

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
1	安曇野	Aルート、Bルート以外の提案について構造上、難しいのかもしれませんが以下のような案(仮にCルートとします)を提案します。犀川右岸側はAルート同じで反対側が左岸61k付近です。このルートでは他のルートで挙がっていた2つの問題に該当してしまいますが以下のように考えます。 ①湧水の問題は犀川の河床低下が主要因ではないかと考えられ、仮に構造物を作ることが湧水低下の原因ならBルートでも変わらないのではないのでしょうか。よって河床低下自体に対する抜本的対策にて対応すべき問題だと考えます。 ②コハクチョウのルートに関してはこの上流にある光橋と同様の問題が起きていないことから考えて、橋の高さを調節すれば回避できる問題ではないかと考えます。	今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、自然環境への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。
2	安曇野	「豊科ICを降りて犀川の両岸堤防道路及び高瀬川左岸の堤防道路を、高瀬川右岸道路並に整備し大町以北で地域高規格道路として糸魚川へ連絡すれば良いと思います。」 橋は、Bルート計画箇所と万水下部に設ける事で①安曇野の観光地へ観光客を呼べると思います。②建設工事も地元企業で対応できると思います。③湧水白鳥その他生態系(明科わさび田付近には蛍の生息地があります)への影響も少ないと思います。④事業費も抑えられると思います。基本的な処で異なる意見の為計画推進の参考には成らないと思いますが、提案させて頂きます。大町以北は道路が基本的に1本だけです。しかし豊科～大町間は多くのルートがありその周辺には良い観光地が多く有ります。要はスムーズな交通が確保できれば、高規格道路で無くても良いと思います。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、自然環境や景観への影響及び観光振興などを考慮して道路計画を検討してまいります。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
3	その他	地域高規格道路松本～糸魚川連絡道路、豊科北インター付近のルート(案)は財政厳しい状況ですので事業費が少ないBルートで決定されることを望みます。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
4	大北	松本系魚川連絡道路整備は、大北地域にとって喫緊の課題。経済不況の最中の大震災など、公共事業条件の悪い中でも当地の悲願であり、当事業費の比較・地下水や自然環境に対する影響を考慮するとBルートを推進されたい。 地元安曇野市では、松系道路へ整備に対する温度差があり地元首長にも消極的な姿勢が見られることは残念。 是非、周辺地権者等の同意を得て、早期ルート決定と具現化を期待したい。同時に大町市内、白馬村内ルートも早期対応をお願いしたい。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 また、大町市内や白馬村内につきましても早期整備の必要性は認識しておりますが、まずは高速道路への接続部となる安曇野地域を優先的に進める中で、今後検討してまいります。
5	大北	環境にも配慮しており、事業費の安いBルートに決定されることを望みます。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
6	安曇野	次の理由により、AルートBルート共に反対であります。 1. A. Bルートは安曇野の優良農地が潰されること。 2. この美しい安曇野の田園風景が破壊されること。3. 押野地域の集落および塔の原地域の土地が分離される。 私は「詳細図」の緑色の豊科ルートがよいと思われる。豊科インターから高速道の東側を通過、光橋西付近に渡って水辺マレット場からスイス村、犀川西側堤防、御法田、ワサビ田から穂高グリーンセンター東へそしてアルプスパノラマロードへつなげる。	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体に組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や地区分断及び景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
7	安曇野	東日本大震災、福島第一原発、今回の12号の台風による、水害による全国での被害、また糸魚川静岡構造線が、この地区を走っており、特に問題なのは、国、地方共に莫大な借金をかかえており、こんな莫大な投資は絶対に必要はありませんし、優良な農地を潰して我が安曇野の景観をも潰してしまい、また、少子高齢化が叫ばれており、このような道路は必要ありません。また、莫大な借金をこれ以上増やさないような施策が必要です。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
8	大北	早期実現、開通を願う一人です。Aルート、Bルート拝見しましたが、Bルートの方が現実的かと思います。走りやすさと距離よりも、周辺への配慮の方が重要です。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
9	安曇野	本案に強く反対します。理由は以下のとおりです。 ①私は他県から転入した者ですが、安曇野とりわけこの明科の自然の美しさ、静かさに強く心を打たれています。かつて川端康成、井上靖、東山魁夷の、日本を代表する3人の文人が長峰山頂に集い「残したい静けさ、美しさ」と絶賛した風景を壊すことは絶対に許せません。 ②過日の説明会で、この連絡道路による時間短縮は12～3分程度と聞きました。費用対効果の点から見てもこの計画は合理性がありません。 ③明科の先人たちが営々として守り築いてきた農地や家土地を奪い、地域を分断するような犠牲を強いて実行するほどの意義がどこにあるのでしょうか。住民の、地域への深い愛着や誇りをあまりにも軽視しすぎることに怒りを覚えます。 ④市の指針である「自然環境と産業のバランス」にも大きく矛盾します。御宝田への白鳥飛来はまさに豊かな自然環境のシンボルです。白鳥の飛翔を絶対に侵害しないという保障がありますか?また、いうまでもなく農地の収奪は産業破壊そのものです。 ⑤市はまた、「観光基盤づくりを進める」とも名言していますが、重要な観光資源の一つに安曇野花火があります。年々、充実し多くの観客を動員している花火のすぐ側を煌々と車のライトで照らすのでしょうか。また、長峰山頂からのハンググライダーは全国からも注目されていますが、空からの雄大な眺めのと真ん中に道路が走り、操縦を誤れば車列に落ちる危険もないとはいえません。 ⑥日常生活で高規格道路の必要性を感じることは全くありません。 以下は要望です。光橋西の交差点の(朝夕のみの)渋滞は問題だと思えます。これについては、一部道路の拡幅や交差点部分の車線の増設、もしくは東から左折しインターに向かう車を「アクアピア」前の道路に流すことで改善は十分可能だと考えます。是非、早急に対応をお願いします。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するための重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や自然環境、景観及び観光面への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。 なお、ご要望の渋滞対策につきましては、安曇野市や交通管理者(安曇野警察署)と協議していきます。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
10	安曇野	事業費も少ないし、環境にも優しいことからBルート案で良いと思う。橋を2本設置するのは無駄である。高瀬川の左岸を北上すれば事業費も少なくて済む。交通量の多い右岸道路はそのままにして、交通量の少ない左岸道路にすれば交通の妨げもなく、スムーズに工事が進み、後々道路が増えたことになる。大町の商工会が市の東側を通るように要望しているので、左岸を通れば迂回するための橋の必要もない。 一番の懸案である白馬小谷の方々の救急輸送も安曇病院に直接入ることができ、理想的と思います。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
11	大北	個人的には少しでも距離が短くなるAルートがいいのですが、環境保護や工事の難しさ、将来起きうる災害への対策を考えるとBルートでもやむを得ないと思います。いずれにしても直接関係する地主の方たちとよく話しをして下さい。大町から北は震災等の自然災害が起こった場合、交通網が整備されていないため緊急車両等の到着の遅れが今の状態だと他地域に比べてできます。また、もうすぐ糸魚川に新幹線駅ができれば、観光の面でも道路網が整備されれば少しでも北陸関西方面からの集客や、外国客の集客においても現在よりよくなる可能性があります。早い着工を望みます。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
12	松本	長野県側の小谷地区等にとっては、緊急時等の生活道路であり、また、経済にとっても糸魚川港からのコンテナ等、物流面でも非常に重要な道路である。 糸魚川―大町―安曇野―松本―甲府と将来は繋がっていく、大変付加価値の高い道路となる。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
13	松本	今回示された安曇野市から起点では国営アルプス安曇野公園へのアクセスが悪すぎる。 また、このルート案では安曇野市は通過点となり既存の観光施設及び市内土産店、小売店はたちまち衰退する。この道路の計画当初案である波田分岐に戻して梓川、堀金、穂高、大町という従来のルートによる整備を進めるべきである。さもなくば安曇野市観光の明日はない。今が考え直すラストチャンスである	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体に組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 周辺のアクセス道路につきましては、安曇野市と連携して検討してまいります。 ご理解をお願いします。
14	大北	長野道接続から高瀬川右岸までについて、①コスト面より明科にICで結ぶのが妥当です。②環境面から湧水地を避けるBルートが妥当。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
15	その他	あずみの湧水に影響が出ないようにBルートを希望します	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
16	安曇野	A、Bルート共に建設絶対反対。 反対理由：①優良農地の埋没（10a当り660kg）、②安曇の景観の損失、③光区、下押野区の分断、④橋の建設費が高くつく、⑤建設促進団体の長首が17年前と変わっている。よって、松本市、大町市、安曇野市の考えも17年の歴史の中で変わってきている。⑥高速道路に更なるJCTとは笑われますよ。よって、「松糸道」は廃案とせよ。勇気ある決断をせよ。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 なお、沿線市町村や経済団体に組織される建設促進期成同盟会からは、地域の安心・安全と発展を担い、地域に与える有益な道路であるとして、早期整備について毎年強くご要望が寄せられております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や地区分断及び景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
17	安曇野	A案がだめになったのは、ある人が反対したためと情報が流れています。名前を出しての意見は恐いです。 説明会より、実際当の地主にアンケートを取って下さい。今までの案が反対にあってダメになった以上、絶対買収に応じない人が何人かいたらB案もダメになると思います。 我家も反対します。改良できる場所がある。北へ向かう路線が何本もあること。高架とのことですが、下押野は台風、低気圧などで風の通り道（南風）で、すごく風が強いところです。多分、住んでいる人でないと分からないことです。巨費を投じての新インターはいらない。 市への要望として、大王について、連休、夏休みなど重柳～安曇橋間が渋滞する原因は大王にもあります。市費を投じて右折レーンを延ばすより、大王に駐車場の拡大を求めるのが筋です。何方かのご意見でしたが、私も買物に行くと大王あたりで渋滞に巻き込まれ、帰りはどうしようと、夕方通ったらガラガラでした。まさに私も同じ思いをしました。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するための重要な道路であると考えております。 現時点では詳細な設計を行っていないため、地権者の特定が出来ないことから、アンケートは実施できませんが、調査・検討を進める中で、各段階において地域の皆様への説明を十分に行い、ご意見を伺っていきたくと考えております。 ご理解をお願いします。 なお、ご要望の渋滞対策につきましては、道路管理者である安曇野市へ内容を伝えます。
18	安曇野	本当に必要な高規格道路でしょうか。多額の費用、安曇野の環境、経済等へのリスクと大北からの利便性の具体性が見えない。今以上に勝るメリットを挙げて下さい。 安曇野の水位、地盤、活断層から起りえる自然災害の引き金になり得るのではないのでしょうか。 右岸の白鳥湖のため、左岸の水の流れが左岸堤防を削るように見えます。現在ある道路の活用、整備に力を入れ、予期しない自然災害に備えて欲しい。 波田ルートから明科ルートなぜですか。波田の用地買収も一部終わっていたと聞いてもいましたが、経緯が分かりません。 Bルートを基本に進めるような住民の声も説明も後まわしのような計画には何か信用性がない。この道路を開けることでとくていな方や企業だけが恩恵を受けるのでしょうか。市民の生活（農業の方は特に）への影響、安曇野市の基本構想は何でしょうか。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 当道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体に組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルートが支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 なお、道路の建設が自然災害の引き金になるとは考えておりません。 また、松本系魚川連絡道路で用地を取得した経緯はありません。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や環境への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
19	大北	病人が出た場合などのために早急に高規格道路を造っていただきたい。安曇野市～大町市の間は高瀬川左岸を利用したらいいと思います。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
20	松本	<p>平成20年10月に上記ルート案への意見提出から、3年経過しました。今般、豊科北ルート案がベターとの事で、現地説明会も始まりましたが、三河川合流部分を通すため、治水面や地下水の影響について慎重に検討しているとのコメントがあり、そしてA,B二つのルート案を出されて一歩進まれました。</p> <p>この豊科北ルート案には御承知のとおり糸魚川ー静岡構造線(地溝構造線断層帯)のライン上にあります。先日の東日本大震災以来、国の中では地震に対する関心がより一層深まり、地震に対するその力とその恐怖は、いまなお拭い去ることはできません。それ以来、想定外と言う言葉が流行語になり、いろんな方面で使われる様になりました。</p> <p>我が長野県は、日本列島の中でもっとも地震帯の走っている県です。別紙は、文部科学省の地震調査研究推進本部より入手しました、地震動予測地図とその数値を入れた資料です。御承知の通り、この糸魚川ー静岡断層帯(牛伏寺断層を含む区間)は日本列島の中で最も大地震が、いつ起きてもおかしくない地帯で、その数値を示した(ハザードマップ)ものです。文科省も「全国どこであっても地震に対する備えが必要です。この地図が国民の地震防災への意識の向上や、効果的な防災対策を進めるための基礎資料として活用されることを期待しています。」とコメントしています。</p> <p>しかし、この数値を恐れているは何も構造物はできません。今の日本は、海の中にも架橋で陸と陸を結び建設する技術を持っていますが、松系道路はこんな状況に、あえてリスクを冒す必要はないと思われそうですが如何でしょうか。</p> <p>豊科北ルート以外にも選択できるルートがあります。今一度このルートの再検討を議論されることを強く望みます。昔から松本では、牛伏寺が動けば「松本ー田沢ー明科ー池田ー大町」があがなくなると言われています。そんな言葉もあります。</p> <p>先般、平成20年10月に小生が提出しました意見書にも明記しましたが、「今、この時期は何があっても県の経済波及効果の出せるルートを選ぶのが最も重要なことです。」と提案申し上げてきました。3年経過しましたが、今の時点でも、この考え方を優先させるべきであると思っています。</p> <p>日本の景気経済、県の経済を長期的、中期的に見ても、この松系ルートには、国内外より人がより多く来ていただける地であり、太平洋ベルト地帯から見ると撞れの地です。一石二鳥三鳥とはいかなくても、大町より松川を越え山麓線を絡ませ、中部縦貫道波田インターに結びつける事が、将来、松本・安曇平に税収として戻ってくるはずで、又、この地点には国営アルプスあづみの公園もあり、軽井沢高原、蓼科高原と並ぶ安曇平です。観光面で日本中にPRできる地です。当然のことながらこのルートに絡む自治体も産業振興に力を入れて税収面に寄与できるではありませんか。自治体もどんな様な政策をとったら自治体の魅力を出せるのか、出せないのかと、当地区の次の世代の人口の増減にも多くの問題となっていきます。先に、申し上げた様に、松系道路は単なる高規格道路にはいけないと思います。長野県の道路網を十文字に結び付け、高速交通網の中信地区の重要ポイントになるはずで、行政として、生活、産業、交流文化産業の発展にリードし、県西部の自然を備えたルートであり、地区でもあります。</p> <p>この松系道路のルート問題とは少々離れますが、今、大町市はこれといった産業振興策がなく、財政力指数も下がっています。安曇野市の行政関係者の方々もこのままで行くと大町は陸の孤島になってしまうと、心配されています。隣の市だからこその言葉ですね。その為にも大町市より中部縦貫道に結び付ける事がもっともベストで、このルートが生きる事になると思います。当然のことながらこの地区に大手企業の誘致策にもつながっていく事でしょう。</p> <p>又、こんな話も聞きました。「大北の人々が緊急の際に、松本市の大きな病院に行く必要が出来た時は、昔と違ってドクターヘリがあるではないか。」との言葉も聞きました。この松系道路案が出てから10年程経過したと聞きました。時間が経つといろいろな問題が複雑に入り込み、むずかしくします。想定外の予期せぬ大型地震の動きがあることも予想しなければならない昨今、その中であって、高速交通網整備が遅れて、県の財政面で足を引っ張る様な事もあってはいけません。</p> <p>北は新幹線、南はリニアモーターの時代です。中信地区は中央道が南北に入っていますが、これでは昔の追分宿の役目を果たす事ができません。東西、南北と交差する大型交通網を構築する事が県の経済の基礎となり又物流面で大きなお金が動く事につながっていきます。</p> <p>又、安心・安全を得るためにも、万が一大きな震災が起きた時、このルートが大きな手助けとなる様な方向に持っていかなくてはなりません。スピード且つ大胆な決断が要求されています。県土の均衡ある発展を図るため、この地域の重要な広域道路は、県西部地区にとって、再々申し上げますが大きな意義のある道路として役割を果たす事ができるでしょう。</p> <p>県として勇気を持って松系道路の豊科北ルート案を再検討される事を切望します。</p> <p>文部科学省の全国地震動予測地図を添付して当方の意見書とさせていただきます。</p>	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体で組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、地形や地質などの自然条件等を考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
21	安曇野	早期着工、早期開通させることが人・物・の流れがよくなり、大北地区の産業、観光面等、経済効果による影響は大であり、長野県の発展にも繋がるものである。早期着工をお願いしたい。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
22	安曇野	まず、松本系魚川連絡道安曇野ルートに反対です。豊科北にインターを新設ということですが、豊科インターから近すぎませんか？。さらに、そのインター(豊科北)から穂高まで新設道路がつくられるのだそうですが、現在ある豊科インターからオリンピック道路までのルートで十分足りていると思います。 明科を通るルートには大切な田園風景が広がり、白鳥飛来地もすぐわきです。しかも、地域住民にはほとんど利便性のない道路のようです。穂高より北のルートについてはよく分からないのですが、反対です。穂高ルート案、豊科ルート案と猛反対にあい明科ルート案にたどりついたという話も聞きます。おかしな話ですね。子供たちが安心して散歩できる田園風景を残して欲しいです。	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体で組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 なお、新設インターチェンジの位置は、インターチェンジ間の設置間隔を考慮して計画しております。 また、高速道路との新たな出入口ができることにより、地域の利便性が向上すると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、自然環境や景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
23	安曇野	反対。 ・美しい景観、アルプスとマッチした景観が損なわれる。 ・騒音、排気ガス、公害の恐れ。 ・新インター新設して、それほど距離がある訳でもないのにオリンピック道路まで繋げるような大がかりな道路、造設するほどの価値は感じられない。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、生活環境や景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
24	大北	大町市北部の住民として、安曇野地域概略ルート案の選択としてBルート案が優先されたが、この案は橋梁ニヶ所で、安曇橋・高瀬川を斜る不自然性があると思う。 大町市では最近市街地は東側ルート要望が強くなっている状況下を考えると、手前で高瀬川を渡る橋梁が必要となる。 全体を考えると池田町側ルートとすると、橋が2箇所不要となり線形が非常によく、合せ予算的にも格安であると思うが検討願います。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
25	安曇野	①ルート：Aルートは水辺の貴重な自然の残る三角島及び三川合流部を通過し、景観や水環境への影響が大きい。ルートは比較的影響の少ないBルートとし、かつ景観や環境に配慮して出来る限り東に寄せることが望ましい。 ②IC：IC予定地は北アルプスの眺望が良く、既存の長野道上部への大規模な構造物の設置は北アルプスの眺望を大きく阻害する。接続道は長野道の下部を通し、できるだけシンプルな構造とすることが望ましい。 ③構造：今回のルートは優良農地と河川を横断し、景観への十分な配慮が必要である。橋梁部以外は高架を避け、最低限の盛土と緑化による景観に配慮した構造が望ましい。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 ご理解をお願いします。
26	安曇野	1) 8/8の説明会でも提案しましたが、本道路を推進する意義、効果について、推進する市町村の首長等との意見交換会の実施を検討いただきたい。 2) 災害時対応として道路の整備も良いとは思いますが、2車線での整備となると災害時に本当に機能を果たせるのか。交通量の差はあれ、静清B.P、上武道路は渋滞が激しく4車線化に動いている。また、山岳道路の名阪国道は大雨・大雪時事故の発生が多い。糸魚川―静岡構造線上に作る道路として、災害時対応の道路設計について考え方を教示願いたい。土盛で大丈夫なのか？ 3) 南小谷以北は必要性を認めますが、大町は長野にも整備されたオリンピック道路で出られるため、緊急時に松本に出なければいけないという理由は成り立たないと思います。 4) 景観上優れた場所、自然豊かな三川合流地点を通るので建設にあたってはさらに意見交換会を実施してもらいたい。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 なお、当道路は、災害時には緊急交通路としての機能を果たす道路と考えております。 また、道路設計は、国等で定められた各種、技術基準に基づき実施します。 今後、皆様のご意見を踏まえ、調査・検討を進める中で、各段階におきまして地域の皆様への説明を十分にを行い、ご意見を伺っていきたくと考えております。 ご理解をお願いします。 なお、意見交換会の開催につきましては、関係市町村と協議してまいります。
27	安曇野	県としてBルートを中心に進めているが、Bルートだと高瀬川左岸を通るルートが無だも少なく良いと思う。また、高瀬川の河川敷を活用する方法はできないか。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
28	安曇野	AルートBルート共に地震対策、環境対策、経済性に問題が有り反対です。かつて検討された豊科ルートの再検討を強く要望します。 信濃毎日新聞社発行の「信州の活断層を歩く(1998年初版)II」によれば、犀川側右岸の光地区(A、Bルートのインター予定地)から塔の原地区、さらに犀川を経て高瀬川左岸の押野地区から県道51号線沿いに池田町、大町市にかけて活断層の存在が確実視されます。しかし提案されたA、Bルートは、共に活断層上をなぞっているにも関わらず資料の地図や文書に活断層を検討した形跡が無いのは何故でしょうか?想定されるものを想定外として扱ってならない事は、東日本大震災の教訓から明白であります。 今次道路は恒久的な大型構築物を伴う計画で、なおさら危険回避案でなければ世論の理解が得られるはずがありません、AルートBルート共にアウトである事は明白です。 A、Bルートの二者択一は他ルート選択の余地が排除されています。さらに説明会以前にBルート有力との新聞発表するに至ってはBルートに世論形成しようとする意図が感じられ対象地区住民から見ると誠に不可解と云わざるをえません、 提案 想定される断層帯から1km以上の距離を保ち直下型地震から回避しうる豊科ルート(説明資料4ページの緑色路線で概ね、あずみ橋西詰～大王わさび農場西方面～スイス村周辺を結ぶ案)の再検討を強く要望します。ちなみに高瀬川右岸のオリンピック道路は県道51号線近くの活断帯とは約1キロ前後の距離を保ち安全が担保されており、豊科ルート案はこの安全思想を受け継ぐ形になります。 高規格道路が通過客のみの利便追及になることだけは排除しなければなりません。スイス村周辺にインターを設け通過客の歯止め対策とすれば、既存商業施設(スイス村、ビレッジ安曇野周辺、大王わさび農場など)の有効性維持に繋がります。安曇野市課題の経済活性化にも資すると思います。ルート建設の経済性については多額の費用を要する橋脚がA、Bルートに比しかなり小規模で収まる事、土盛りルートにすれば環境対策(河川、地下水、動植物)も一層有効であると思料されます。 今後予定される説明会や公聴会にはルート図に活断層の位置を刷り込みまして広く議論の対象となるよう強く要望します。	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体で組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、効率的・効果的な整備手法とともに、地形や地質などの自然条件及び環境への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 なお、道路設計は、国等で定められた各種、技術基準に基づき実施します。 また、周辺のアクセス道路につきましては、安曇野市と連携して検討してまいります。 ご理解をお願いします。
29	安曇野	意見 ・豊科北ルート案A,B案とも反対です。原案又は白紙から検討し直して頂きたい。松系全線の高規格は不可能であるから既存道路を整備して、「部分的な高規格化」とすべきである。 理由:1. 圃場整備された安曇野最優良農地を潰してはならない。2. 市、JAが推し進めている大規模農業化政策に逆行。3. 安曇野市の田園都市構想にそぐわない。長峰山からの眺めをご覧になって頂きたい。4. 地元住民・農民の利用に供さない道路は、意味がない。 提案:犀川左岸堤防を一部活用して、オリンピック道路につなぐ。豊科北IC新設は、不要である。道路予算の多くを大北地区へ投入してよい。土砂災害は必ず起きる前提で危険箇所はトンネルバイパス化するなどして、災害時に道路を生かす方針に重点投資する事が先決と思う。 救助ヘリの増強を図る。白馬小谷にヘリポートをつくる昨今の地震・豪雨災害の教訓から「災害に強い安全な道路」構築に、転換すべきであり、高規格道路計画は、再検討を要すると思います。観光の利便性などは、二の次です。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や自然環境及び景観への影響などを考慮した道路計画を検討してまいります。 なお、当道路は、災害時には緊急交通路としての機能を果たす道路と考えております。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
30	その他	A、Bルート中間にシフトできれば、高瀬川左岸堤防活用により農地確保可能では、そして、高瀬川左岸道路大町まで延伸大町東側ルート(案)接続すれば交差点改良、用地買収、建設費(高瀬川の橋は不要)最短距離で、有利ではと考えます。 高速道路網で命を繋ぐ連絡道路の1日も早い整備を望みます。貴重な用地は命と同じ地権者様のご理解よろしく願いたします。	今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地への影響などを考慮した道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。 なお、高瀬川左岸道路のご提案に関しましては、今後のルート検討の参考とさせていただきます。
31	安曇野	意見および質問 (1)私は、豊科IC北側の長野自動車道から明科を通過してオリンピック道路へと繋がる“豊科北ルート”の新設に反対するものであり、“松本系魚川連絡道路”という構想自体を否定するつもりはありません。 私自身、スノーボードやマウンテンバイクといった趣味を通じて、糸魚川や大北地域には大変親しみを持っており、知人も住む彼の地の発展や利便性の向上はとても喜ばしいことです。 しかし、豊科北ルートの新設がそれらと直接結び付くイメージが、これまで受けた説明だけでは湧きません。説明会で県からのお話を伺っていると「豊科北ルートを作らないと松本系魚川連絡道路は成り立たなくて、大北地域はいつまでたっても危険で不便で奥地に取り残されたまま」と聞こえます。 大北の道路事情の改善は、それはそれとして県の方で肅々と進めて頂かなくてはならないと考えますが、豊科北ルートの有無がそこに関係するとは思えません。他地域を人質にとるようなミスリードはやめてください。 (2)私にとっていまのこの状況は、これから生まれてくる子どもらが、地域の方々の努力で維持されてきたこの恵まれた環境を受け継ぐことなく、騒音や振動や排気ガスと一生つきあっていかなければならないか否かの瀬戸際であり、更には、県や安曇野市がどのような地域づくりをしようとしているのか、また、今後していくべきなのかを確かめる機会でもあると考えています (3)安曇野市にとってこのルートの選定は容認できるものなのでしょうか?豊科北ルート沿いには、アルプスの山々を背にした見事な田園風景、わさび田付近の湧水や林、多くの鳥を観ることのできる河川敷、豊かな水量をもって流れる川など、安曇野市が観光資源として誇る水や緑があふれています。Googleマップなどで安曇野を見れば、このエリアの美しさとそれが保たれてきたことの有難さがわかります。ガイドブックに載るような観光スポットはないかもしれませんが、瑞々しく広がる田んぼや川や林やその向こうに見える山々の風景もまた安曇野のイメージそのものです。その中を突っ切る道をクルマで走るのはさぞ気持ちの良いことでしょう。しかし、その道のために安曇野は貴重な景観を失い、周辺の住民は残された水辺や緑地からも遠ざけられてしまいます。生活環境や観光資源とは何かをよく考えて頂きたいのです。安曇野市は洒落たカフェや美術館や大きなショッピングセンターだけのテーマパーク的な観光都市を目指しているのでしょうか?地域の方々の努力で保たれてきた明科のこの環境が、地域にとって守るべきものと認められず、また、資源として活かされず、安曇野を素通りするアクセス道路の敷地としか見られていない現状に憤りを覚えます。安曇野市はこのルートの選定をどう考えているのでしょうか? (4)白鳥への影響も心配です。 この道路が最も混むのは、スキー客の多い冬場でしょう。しかも朝と夕方です。スキー場へは夜中に移動するひとやツアーも多いですから、白鳥が池にいる間、夕方から朝に掛けて絶えずクルマが走るようになります。飛行ルートだけではなく、騒音や振動や照明による影響も考慮すべきではないでしょうか?白鳥を観る側にとっても、写真の美しさに惹かれて来てみたら周囲はクルマの騒音と排ガスだらけというのは大変に残念です。白鳥を貴重な鳥類および観光資源と捉えたそれぞれの場合の影響はどう評価されているのでしょうか? (5)安曇野ブランドを過信していませんか? 今後、何もせずとも自然環境が良くなっていくとは思えません。私たちは、いまある景観や静けさを如何に残していくかを考えなくてはならないはずで、ブランドは消費されていくものです。努力なくしてブランドの維持はできません。この地域を素通りする道路が一本増えたくらいで安曇野目当ての観光客は減らないと思われるかもしれませんが、しかし、その道路は安曇野のブランドを消費する=観光資源を切り売りすることによって作られることに気付くべきです。 以上です。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、自然環境や生活環境及び景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。 (3)につきまして安曇野市の回答は以下のとおりです。 (安曇野市の考え方) 安曇野の景観を保全しながら、より良い暮らしを実現することが景観づくりには大切と考えております。 今後、沿線地域にもたらす影響や効果などは勿論のこと、安曇野市の将来展望なども踏まえた上で、総合的に判断することが必要になると考えております。
32	安曇野	百年の計で苦勞を重ねて圃場整備した水田を、無残にも断ち割って道路を作ることは反対です。 大金を注ぎ込んでようやく借金を返し、ほっとしたのもつかの間、降って湧いたようなこの度の連絡道路B案は地元住民を無視した御都合主義の考えです。 この度、東日本大震災と原発事故で米作りもままならず、これ以上農地を潰すことは許されません。また、白鳥の件ですけれど、まず第1に明科地域に生活している区民のことを考えてください。大気汚染、騒音、視界ゼロ(安曇野の)風景と北アルプスの雄姿が橋桁に遮られ、全く見えなくなるこんなこと許されません。 我が屋敷の農地を潰される地主としては、農地は絶対に売り渡しません。振り出しに戻ってルートを考え直して下さい。	今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や生活環境及び景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
33	安曇野	明科地域を通るB案は絶対反対します。 河川の水害の可能性多大なり一犀川、わさびだ排水、前川、水田の用水と何本もの河川が流れ、今回の台風で水が濁流となり、水増し危険となる。 小学校、幼稚園の子供たちの通学道路で危険。優良農地は国の宝であり、それを潰すことは絶対に許されません。 高架橋に目の前の景色を遮られることは、絶対堪えられない。生きる希望さえ失い、強いうつ病の症状が続くこのごろです。しかるに、明科地区B案は中止願います。	河川治水上の安全性につきましては、河川管理者と協議する中で、引続き安全な道路計画を検討してまいります。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、安心・安全な道路構造及び農地や自然環境、景観への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
34	安曇野	長大橋2本を架けてでも明科ルートを選択する必要はない。明科唯一の虫食い状態のない優良農地を潰すこともない。現在ある道路を規格に合うように改良、橋の新設等で重柳、豊科JCTを強く要望します。	松本系魚川連絡道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。 その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体で組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルート案が支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
35	大北	事業費用、自然環境を考慮すると、Bルートが良いと思う。私が住んでいる大町から松本までの現在の走行時間を考えると、早急な対応を望みます。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。
36	大北	昔に比べると随分道も広くなり、大町から松本へ向かうにも楽になりました。でも、安曇野に人気が出始めてから、すごい渋滞で困っています。 大町住人としては、松本に買い物へ出かけたり、病院へ行ったりと、使用頻度はかなり多いと思います。すぐにでも着工していただき、早く、ルートが完成することを願っています。 大王わさび農場へ行く人が非常に多いので、大王わさび農場ルートも道を拡張するなり、車線を増やすなり、わさび農場へ行く車と、通過のみの車が分かれてくれると非常に助かります。	今後、皆様のご意見、さらなる調査や関係機関との協議、及び地域の合意形成などを総合的に勘案し、事業化に向けて努力してまいります。 なお、ご要望の周辺道路整備につきましては、道路管理者である安曇野市へ内容を伝えます。
37	安曇野	明科を通るルートについては賛成できません。 なぜならば・ 1. 木曾郡下の国道19号線の様に迂回路もないという状況ではなく、安曇野は至る所に道路があります。季節的、時間的な混雑はどの程度ですか?わざわざ200億円もかけて迂回路を造るほどの渋滞や混雑にはあまり会っていません。(ただし、テレビドラマの影響か御法田の信号付近は、お盆の頃混雑していましたが今後同じように混雑するのでしょうか?ちなみに9月17日からの3連休、御法田の信号は順調に通行できました。) 2. 重柳から御法田までの間の混雑が原因で明科側へ連絡道路を造るよりスイス村あたりから御法田駐車場付近へ抜ける専用道路は考えられませんか。 3. 松川村付近で(かどうかは解らないが)明科を迂回した道路と合流するのであれば現在ある道路を拡張するため努力して頂けないでしょうか?地下水(湧水)に関していうならば明科側で地下水を飲用している家も多数あるとおもいます。 4. 縦割り行政かどうかわかりませんが、200億円のお金を教育や、福祉にまわさせませんか?そのほうが必要かどうかかわからない道路を造るより、福祉の方が絶対必要です。道路はその後で良いと思います。 5. 忘れてはならないのは近い将来かならず起きるといわれている静岡系魚川断層沿いの地震です。明科下押野地区の下をその断層が通っています、その他、牛伏寺断層も注目されています、そしてあまり取りざたされていませんが松本断層もあります。これら断層については、徹底的に地質調査されているのでしょうか。過去においてどの程度の地震がおきているのか調べて報告してほしいです。 6. 白鳥については問題外です。翼とレーダーを持って高い山脈や木々を超えてくる鳥の心配はいらないと思いますがどうでしょうか。 以上について、質問させていただきました、私の勝手な考え、思い込みでしょうか?宜しくご高察、ご指導をお願いいたします。	松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。 今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、効率的・効果的な整備手法とともに、地形や地質などの自然条件を考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
38	安曇野	<p>●豊科北ルート案について、A案、B案の提示がされたが、そもそも道路新設自体に反対。</p> <p>●計画立案の当初は波田ルートが提示されたけれども、地域の反対を受けて叶わず、梓川ルートも豊科ルートも反対され、そして、もうこの豊科北ルートしか選択肢が無くなりいろいろ理由をつけて「最良です」、と言われたって何一つ納得できない。波田ルートは観光誘致も目的にあったであろうし、この通過されるだけのための豊科北ルートは意味合いが全然違う。</p> <p>●説明会で配布された資料には安曇野地域にての建設が困難とされた理由に、「観光資源としての価値や評価の高い田園風景の広がる安曇野地域への景観阻害、地域の分断、」「湧水等地下水への影響」「沿道住民への影響が極めて大きい」などなど記述があるが、明科地域にとっても全部あてはまる理由である。さらに湧水や白鳥などの調査も行われ影響が判明している上で、豊科北ルートが「景観・自然環境への負荷や地域への影響が最も少ない」とわざわざ表記されている、その判断された基準が分からない。農地を通るルートであれば住宅地よりも土地の買収が容易であると思われたのか?川向うの地域ならどうでもいいと思われたのか?どういった理由でこの田園地域の景観や河川地域の特有の自然、さらに明科地域の住民がないがしろにされる判断に至ったのか。納得できない。</p> <p>●Aルート、Bルートが提示されたが、Aルートは安曇野の代名詞でもある水資源に危険を冒してまで安曇野市としても賛成できないであろう案で、Bルートを正当化するためのダミーにしか見えない。Aルートの大きな橋脚が安曇野の景観にそぐわないなら、田園地域に盛土の道路もそぐわない。</p> <p>説明会では堤防沿いを利用する意見も出ていたが、これは「自分の土地に害が及ばなければ、後はどうでも良い」という内容の意見がみられた他地域の住民の意見と同じ意味である。堤防沿いであっても景観を阻害することには変わりはない。そもそもこの道路建設自体に反対。</p> <p>●この道路の必要性について、明確な説明ができないのは問題である。災害とか医療の緊急時に備えるという理由を聞いたが、たしかに、大北地域の道路で土砂災害の危険性があるのはだれが見ても理解できて、他にもが必要なのは分かるが、「高速性を保って長野道に接続しなければならない」、という安曇野地域のルートにもうけられた理由は全く別問題だと思う。</p> <p>説明会で聞いたのは、高瀬川右岸道路を大町方面から安曇橋まではほぼ70キロでの走行がされているということで、その安曇橋からの区間を長野道への接続のために、信号なしで高速性を保ったまま接続しないといけないということだったが、そもそも理由が分からない。</p> <p>なぜ高速性を保つ必要があるのか?安曇野市内でも渋滞は実感していない。今より、たった5分やそこの時間を短縮させるために、何百億もの税金をかけて、土地や生活や景観を犠牲にしないといけないのか。</p> <p>大北地域の問題と、この安曇野市内とは分けて考えないといけと思う。</p> <p>●医療の緊急を主張するならば、何百億も税金をかけて道をつくるよりも、ドクターヘリを増やしたり、大北地域の医療施設を充実させることはできないのか。</p> <p>●これからはいかに自然環境を残すかを考えるべき時代で、利便性だけを求めて「破壊」をすれば解決する、という時代ではない。そもそもその利便性すら必要性を疑う。20年近く前に立案された内容は見直しが必要ではないのか。その後の交通調査などの資料すらも提示出来ないでいながら、道路が接続されて見た目が形になれば県は仕事をした、と言うつもりなのか。</p> <p>●今のNHKドラマや、安曇野を紹介する特番も、テレビやCMなどいろいろあるが、『安曇野』の象徴として撮影に来る場所はこの明科の「せせらぎ」の周辺、田園風景越しに見るアルプスの景色である事実を把握されているか。「安曇野ブランド推進室」まで設けている安曇野市は、安曇野の環境を壊すことに異論はないのか。</p> <p>●観光の時期に渋滞するというのが、そんな季節限定の渋滞、分散させる交通整理はされているのか?されていないのであれば行政の怠慢である。</p> <p>豊科インターや梓川スマートインターがあるにもかかわらず、3キロ先の豊科北インターの設置は、長野県計画性の無さを露呈することに他ならない。都会でも3キロごとにインターなんて見たことがない。</p> <p>●また、明科トンネルに接近した地点でインターの利用は危険が予想されるのは安易なことである。さらに冬の濃霧にはどう対処するのか。</p> <p>●道路新設における排気ガスや騒音の影響についての調査はされていない、ということだったが、いつ調査されるのか。建設が決まってからか?すでに高瀬川右岸道路の周辺や、長野道の周辺にお住まいの方は、聴覚障害などの被害を受けておられる。道路を新設するよりも、先にその方たちの問題を解決しないとまた新たな被害者を増やすことになると思うが、どう考えているのか。</p> <p>●そこまでの犠牲を払って、この地域に何のメリットがあるのか。以上です。</p>	<p>松本系魚川連絡道路は、長野自動車道や北陸自動車道と一体となって、高速交通ネットワークを担う路線であり、広域的な交流・連携を強化し、地域の活性化を図るとともに、高速交通網のない大北地域における高速アクセス性の確保や広域医療体制を確立するなど重要な道路であると考えております。</p> <p>当道路は、平成20年に起点位置を含めた路線全体の検討をまとめ、道路構造、地域の課題への効果、建設コスト、道路ネットワーク機能などを総合的に勘案し、県としては豊科北ルートが一番有利な案と評価し公表しております。</p> <p>その後実施したパブリックコメントの意見では約8割の方が県の案を支持する結果を得るとともに、翌年、関係市町村や経済団体で組織される建設促進期成同盟会において豊科北ルートが支持され、その実現に向けて調査・検討を進めてきております。</p> <p>なお、新設インターチェンジの位置は、インターチェンジ間の設置間隔及びトンネルとの近接を考慮して計画しております。</p> <p>また、高速道路との新たな出入口ができることにより、地域の利便性が向上すると考えております。</p> <p>今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、自然環境や景観及び大気・騒音への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。</p> <p>ご理解をお願いします。</p> <p>8つ目の●の環境についての安曇野市の回答は以下のとおりです。 (安曇野市の考え方) 無秩序な開発を抑制することは異論を待たないところですが、他方で、安曇野市の将来的発展のためには、持続的な経済活動がなされるべきであり、その社会資本整備も必要になると考えます。 今後、環境には十分配慮する中で、安曇野市の将来展望なども含め、長野県にご理解とご協力を得ながら総合的に検討してまいります。</p>
39	その他	実家がBルート内にあります。ここに居住する者の意見として、住環境にダメージを極力少なくするように、高瀬川左岸に沿ったルート、できれば、左岸の堤防を活用したルートを希望します。	今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、生活環境への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。
40	安曇野	私は、賛成派に属するものですが、明科地域の農地が大きく潰れることに反対です。地域の集会などでもむしろ旗を立てても反対してほしいとの声がありました。安曇野の農家の人々に配慮した、慎重な取りまとめを御願いたします。	今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。 ご理解をお願いします。

松本系魚川連絡道 概略ルート案への「パブリックコメント」の実施結果

長野県建設部

(注意事項)パブリックコメント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。

受付番号	地域	意見・提案の内容	県の考え方等
41	安曇野	<p>最近、発表された安曇野地域の概略ルート案は、豊科北ICからの光及び塔の原地区の犀川と河岸段丘により幅が狭い優良農地を分断し、更に幅を狭めたくぼ地化した農地になるし、犀川を渡った押野地区は高瀬川沿いの集落が高架橋構造にするとはいえ、分断されウナギの寝床のような土地になってしまいます。</p> <p>以上のようなことから、地元説明会の様子からすると理解を得ることは難しいと思います。</p> <p>また、長野自動車道に直接ICが図示されているが、長野自動車道からのジャンクションとその先にICと国道19号へのアクセス道路計画が示されていないので、更に広い用地が必要となることを示した時に今回の説明不足で混乱が生じる。</p> <p>更に、犀川及び高瀬川に架かる長大橋には莫大な工事費を要する。</p> <p>平成20年10月20日に長野自動車道豊科IC北側に直結する豊科北ルート案を、県として一番有利と評価し公表した経過があるが、この時の豊科ルート案では、現豊科ICに併設であるため、渋滞を理由に断念したことになっているが、新たなルートとして、豊科北ICの位置を変更して、長野自動車道の光橋西ボックス（豊科大天井岳線光橋西交差点）よりも南にジャンクションを造り、人家連担区域を避け柏矢町田沢（停）線又は中曽根川・犀川堤防沿い、広域農道（安曇野市道）等を経由して、安曇橋の上流で接続するルートを提案します。長大橋は必要なくなります。</p> <p>なお、ICは、柏矢町田沢（停）線又は穂高明科線にアクセスできる位置に計画することとします。</p> <p>安曇野市の地域振興の面からも投資効果が大きいと思います。</p>	<p>今後、皆様のご意見を踏まえ、さらに具体的な調査を進める中で、農地や地区分断への影響などを考慮して道路計画を検討してまいります。</p> <p>ご理解をお願いします。</p>