

住民説明会でいただいたご意見と県の見解

令和2年2月21日

番号	意見概要	県の見解（説明会での回答に対し、補足修正を行っています）
【比較評価(案)について】		
1	「推計交通量」について、ICの位置によってルート帯の格差はなくなるのではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・大町市街地区間におけるICの設置位置は、全体の配置等バランスを勘案の上、主要道路との交差点を想定しています。 ・「推計交通量」については、ICの位置をずらしても推計結果に大きな差はないと考えています。
2	東ルート帯の中でも「揺れやすさ」が大きいのは山際だけなので避けられるのではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・東ルート帯の中で揺れやすさに差異はありますが、アクセス道路も含めたエリアで考えると、中央・西ルート帯に比べて地震時の影響が大きいと評価しています。 ・評価項目における「②災害に強い道路」では、地震のほか、土砂災害、浸水等の影響も含めて比較評価しています。
3	東ルート帯は土砂災害が懸念されるといっても太いルート帯なので避けることも可能なのでは	<ul style="list-style-type: none"> ・東ルート帯は、山際では土砂災害、農具川沿いでは浸水の影響が大きく、中央・西ルート帯と比較して災害に対するリスクの高いエリアであると評価しています。
4	「災害時の代替機能」について、高瀬川右岸道路から木崎へ抜ける場合は通常オリンピック道路を使う。そういう意味では西ルート帯は代替道路として機能しないのではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の代替機能については、緊急輸送道路が被災した場合の代替性を比較評価しています。 ・大町市街地区間では国道147号及び148号が第一次緊急輸送路に指定されており、これが被災した場合に、中央ルート帯はアクセスが困難となり代替道路として機能しませんが、東・西ルート帯は代替機能が確保できると評価しています。
5	今までも言い続けてきたが、防災面を考えると西ルート帯が優位	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を幅広い視点で比較評価しています。
6	東ルート帯は災害に対するリスクが高いという感じを受ける	<ul style="list-style-type: none"> ・評価項目における「②災害に強い道路」の中で評価しています。 ・東ルート帯は、中央・西ルート帯と比較して災害に対するリスクの高いエリアであると評価しています。
7	東ルートは住宅地があり防音壁を設置する可能性が高いので山岳景観の眺望はあまり良くないのでは	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、中央ルート帯は市街地のDID（人口集中地域）内を通るため、防音壁を設置する可能性や設置延長が他案より大きくなると、評価しています。
8	「眺望」について、低盛土の場合は西ルート帯が山岳景観をよく見えると思うが、高盛土の場合は東の方がよく見えるのではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・今回は、眺望の良否ではなく、眺望の可能性で評価しています。
9	説明を聴くと西ルート帯が早い着工が出来ると感じたが、市街地に滞留していただきたい思いもある	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地への滞留については、評価項目「⑥アクセスの容易性・地域の活性化」の中で評価しています。
10	<p>不利な山岳博物館への市道にICを想定したのはなぜか。 東ルート帯はICを旭町交差点、松崎交差点付近に設置すれば、アクセス性等東ルート帯が不利な点を解消できるのではないか。山岳博物館に向かう市道付近にICを造らなければ、橋梁構造物が減り、事業費・維持管理費、段階的な供用の実現性における市道の混雑・歩行者の安全確保などが改善できる。</p>	<p>(山岳博物館への市道にICを想定した理由)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大町市街地区間におけるICの設置位置は、全体の配置等のバランスを勘案の上、主要道路との交差点を想定しています。 ・山岳博物館の市道にICを想定したのは、市の提唱する地域経済振興の観点を踏まえて、中心市街地に近い場所を適地と想定したためです。 <p>(IC位置の変更の提案)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・旭町交差点や松崎交差点付近にICを設置した場合アクセス性は改善されますが、中心市街地へのアクセス距離は長くなります。 ・また、旭町交差点の上空通過など既設交差点への影響や、近接する国道・県道・河川への影響など計画上の制約も多く、設置の難易度や事業費も高くなることからメリットは小さいと考えています。 ・加えて、事業費の増加により、全区間の供用はさらに遅れることとなります。 ・以上の点から、東ルート帯における山岳博物館市道へのICの想定は妥当であると考えています。
11	「ICへのアクセス性」について、旭町交差点にICを作れば東ルート帯のアクセス性が改善できるのでは	

12	大きな帯で考えれば西が優位なのはわかるが、細い線で考えれば東でも優位になるのではないか	・各ルート帯に様々な幅の細いルート帯が考えられますが、今回はそれらを含めて比較評価しています。
13	工場関係者は周辺に用地があるので西ルート帯の方が良いと思っているはず	・ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を幅広い視点で比較評価しています。
14	今まで東で進めてきた。東ルート帯の幅のなかで出来る箇所があるのではないか	
15	西ルート帯が有利と感じた	
16	西ルート帯は良い判断だと思う	

【評価項目について】

17	西ルート帯には地盤沈下が懸念される地域があるみたいだが大丈夫か	・局所的な軟弱地盤等については、今後詳細設計の段階で必要な地質調査等を実施してまいります。
18	あづみ病院の位置付けが足りない。ICの位置は違う	・あづみ病院は高瀬川右岸道路からアクセスすることを想定しており、ルート帯によるアクセス時間に差異はありません。
19	小谷・白馬方面からあづみ病院への緊急輸送については東ルート帯が望ましい	
20	地域経済性の観点が述べられていない	・社会・地域経済性については、評価項目「⑥アクセスの容易性・地域の活性化」の中で評価しています。
21	どうやって大町に人を降ろすかという点が検討されていない	
22	地域の人がどう使う道だから西側、東側が適している、といった資料にすべき	・市民の利便性等については、今回の比較評価において、評価項目「⑥アクセスの容易性・地域の活性化」の中で評価しています。 ・ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を幅広い視点で比較評価しています。
23	国営公園へのアクセスについて考慮されていない	・国営公園は高瀬川右岸道路からアクセスすることを想定しており、ルート帯によるアクセス時間に差異はありません。
24	市の意向を資料の中にまとめてほしい	・今回の比較評価や内容については、事業主体となる県が、関係者や地域の皆様のご意見を参考とし、透明性、客観性、合理性、公正性等を確保しつつ、幅広い観点から作成した資料です。 ・今後、市としての考え方を示す予定と伺っています。
25	県の考え方、市の考え方、住民の意見を一枚にまとめて示してほしい	
26	ICの位置をこちらにしたらこうなる、こちらならこうなる、といった評価をしたらどうか	・今回は各ルート帯のIC位置を想定し、評価項目「⑥アクセスの容易性・地域の活性化」、「⑦施工性」及び「⑧効果の早期発現」において評価に反映しています。

【説明(公表)方法について】

27	各ルート帯でもうすこし細いルート帯は提示されないのか	・まず幅の広いルート帯で最適ルート帯を選定し、来年度からは、幅の細いルート帯で比較評価を行ってまいります。
28	帯でなく安曇野みたいに細いルート帯で比較をしてほしい	

29	住んでいる人がイメージできるルートを提示してから比較すべき	・今後、幅の細いルート帯を検討していく段階で、より具体的なイメージをご提示してまいります。
30	事業費がでているということは、ルートはもう決まっているのではないかと。詳細ルートを見せてほしい。	・詳細なルートについては今後具体的に検討してまいります。
31	動画をみてイメージすることができた	・今後とも分かりやすい説明に努めてまいります。
32	配布資料、VR動画はホームページ等で閲覧できるようにしてほしい	・配布資料はホームページに掲載をしておりますが、動画は容量が大きいため説明会のみでの放映となります。
33	全てのルートに関して詳細資料、データ等の開示をしてほしい	・詳細資料・データ等については、事業の検討段階であるため全てを開示することはできませんが、提示した比較評価の内容(根拠等)については、透明性・客観性・合理性・公正性を確保したうえで資料の作成に努めており、公表できる範囲で資料等を提示してまいります。
【ルート帯の設定について】		
34	もっと東山を利用したルートはありえないのか	・東ルート帯は、農具川沿いのルートや東山の山際沿いのルートなどが考えられますが、山際には土砂災害、農具川沿いでは浸水の影響が大きく、災害に対するリスクの高いエリアであると評価しております。 ・そのため、評価項目「②災害に強い道路」において、中央・西ルート帯と比較して優位性に劣ると評価しています。
35	現在の国道148号をそのまま利用し、借馬から曲がっている所をまっすぐ木崎まで車線を広げれば事業費が安くなるのではないかと	・交差点の多い現国道の利用では、地域高規格道路として求められる交通機能が確保できないと考えています。
36	起点から国道147号を通り、旭町交差点にICを設け、そこから東へ向かうルートがよいのではないかと	・ご提案のルートは、中心市街地へのアクセス距離は長くなります。 ・また、旭町交差点の上空通過など既設交差点への影響や、近接する国道・県道・河川への影響など計画上の制約も多く、設置の難易度や事業費も高くなることからメリットは小さいと考えています。
37	東、西ルート帯は既存の道を利用しないのか	・大町市街地区間において、既存の道路をそのまま利用すると、地域高規格道路に求められる交通機能が確保できないと考えています。
38	費用をかけないようにするには、なるべく潰れ地が少なくなるよう、ICは2つ程度でよいのではないかと	・用地については、評価項目「⑦施工性」の用地確保の実現性において、比較評価しています。 ・ICについては、ルート帯を同条件で比較するため、各ルート帯に4か所のICを想定しています。
【まちづくりについて】		
39	まちづくりについて他部局と調整しているのか	・地域活性化等については、評価項目「⑥アクセスの容易性・地域の活性化」の中で、物流を含めたアクセス性や道の駅設置の容易性などの視点で評価しています。 ・まちづくりについては、今後、市をはじめとする様々な関係の皆様とともに検討していくことが重要であると考えています。
40	地域活性化につながるのなら、松糸建設に賛成	
41	地域活性化には市民の努力が不可欠	
42	道だけでなくビジョンがほしい。自転車道を一緒に作るとか	
43	道の駅をつくるなら、道路計画の前に市民に対して詳細な説明をしてほしい	・道の駅については、詳細なルートを決定していく段階で、大町市や関係機関等の意見を伺いながら検討してまいります。
【道路の計画について】		
44	(大町市街地区間より南側の)現道活用区間はどこまでのことか	・安曇野新設区間から大町市街地南までの間を現道活用区間としています。

45	ICへのアクセス道路もしっかり進めていただきたい	
46	八坂から西ルートへ行くには遠く、道が狭いため、アクセス道路を考慮してほしい	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、詳細なルートを決定する段階で検討してまいります。
47	騒音に対する具体的な策はあるのか	
48	SDGsへの配慮はどのように考えているのか	
49	松糸道路ができると現道がどうなってしまうのが心配	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、詳細なルートを決定する段階で検討してまいります。
50	自動車専用道路になるのか	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車専用道路は想定はしていません。また、道路は自動車が高速で通行するため、現時点で、自転車レーンや歩道設置の予定はありません。
51	冬季でも60km/hの確保が可能か。考えている対策は	<ul style="list-style-type: none"> ・冬期でも60km/hを確保できる道路規格・構造について検討してまいります。
52	除排雪の検討はしているか	<ul style="list-style-type: none"> ・当地域の特性に配慮し、今後、詳細なルートを決定する段階で検討してまいります。
53	西ルート帯は田が多く細かい道がたくさんあるが、全ての道を横断できるようにするのか、また、それを含んだ事業費を算定しているか	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では各ルート帯とも主要交差点のみ横断構造を計上して比較していますが、全ての道路を横断させると多額の建設費や維持管理費が必要となるため、土地利用状況や地域のご意見を勘案しながら集約したいと考えています。 ・今後、詳細なルートを決定する段階で検討してまいります。
54	マレットゴルフ場へはICまでいかないと降りられなくなるか	<ul style="list-style-type: none"> ・高瀬川右岸の現道活用区間については、大町市街地区間の検討とは別に、調査・検討を進めてまいります。
55	想定している盛土量はどのくらいか	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、ルート帯を比較する段階であり、概算事業費を算出するための盛土量は想定していますが、道路幅員、盛土高さなど未確定な部分が多いため、積極的な公表は控えております。 ・今後、詳細なルートを決定する段階で公表等について検討させていただきます。
56	何万台もの工事用車両を県道、市道をとおす覚悟があるのか	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の影響につきましても今回比較評価しています。 ・今後、詳細なルートを決定する段階で必要な検討を行ってまいります。
57	盛土の当てはあるのか。具体的な計画がないのにルートを発表するのか	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では盛土の搬入先は未定ですが、今後、事業化の段階で検討してまいります。 ・今回は、幅の広い3つのルート帯から、最適ルート帯を選定するもので、今後幅の細いルート帯の検討を行ってまいります。
58	事業規模が非常に大きいですが、何年分位の事業費に当たるか	<ul style="list-style-type: none"> ・事業期間については、事業費や予算額によって変動するので、現時点ではお答えできません。
【事業の進捗について】		
59	40年前から要望しているが、いつ頃できるのか	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、事業化の時期は未定ですが、皆様のご理解とご協力をいただきながら、早期の事業化を目指してまいります。
60	長い間要望をし続け、こんなに長くかかった要因は何か	<ul style="list-style-type: none"> ・平成20年に基本方針を発表した後、地域との意思疎通が図られず、時間が経過してしまいましたが、皆様のご理解をいただきながら、早期の事業化を目指してまいります。
61	概略計画の決定は何年頃になるか	<ul style="list-style-type: none"> ・概略計画の決定の時期は未定ですが、皆様のご理解とご協力をいただきながら、早期の決定を目指してまいります。

62	大町市民にとっての道なのか、通過する人のための道なのか議論を深めるべき	・松本糸川連絡道路の大町市街地区間の道路は、広域的なネットワークを構築する役割を担っていますが、地域にとってもまちづくりなど波及的効果が得られる道路となるよう評価項目において多様な視点から比較評価しています。
63	安曇野市が決まらなくても大町からやっていく計画はあるのか	・地域高規格道路としての整備効果を発現させるためには、高速道路との接続が不可欠なため、安曇野市の新設区間の事業化を最優先に取り組むことを基本としています。
64	安曇野市ではなく大町から事業を実施していくことはできないのか	
65	安曇野市の感触はどうか	・安曇野新設区間は、2月に幅の細い5つのルート帯案の比較評価について説明しました。今後、その中から最適ルート帯を決定する予定です。
【事業の進め方について】		
66	3案の中からこういった形で最適案を決定するのか	・ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を幅広い視点で比較評価しています。
67	現時点ではルート帯の優位性はほかの方がよいのでは	・議論やご意見をいただきやすいように、各評価の優位性を示しました。
68	インターネットで要望を受け付けているか。ネットでの受付をPRしてほしい	・比較評価(案)に対するご意見を令和2年1月20日までメール、ファックスにてご意見を受け付けております。【現在は終了しました】
69	地域住民が自分のこととして考える状況を作って欲しい	・地域の皆様からのご意見をいただくため、市内各地区で説明会等を開催し、広報、SNS等によるPRにも努めております。
70	若い人が意見を言える場を作って欲しい	
71	市の防災メールやツイッターを活用して広報してほしい	・市の防災メールの使用は目的外使用となるためできませんが、広報、SNS等によりPRに努めてまいります。
72	2月の発表時にはどれか一つのルート帯を決めて発表するのか	・2月下旬に最適ルート帯を発表する予定です。【2月20日に選定を公表しました】
73	最終的なルート帯の決定機関はどこか	・最終的なルート帯の選定は、事業主体である長野県が行います。
74	今回の説明会での住民意見はどのように参考にするのか	・地域の皆様のご意見を参考に、評価内容や優位性について確認し、各ルート帯の比較評価を決定してまいります。【2月20日に選定を公表しました】
75	西ルート帯になると町の形が変わってくるが、市と打合せを行っているのか	・大町市とは市議会全員協議会や都市計画審議会への報告など、適宜情報の共有に努めております。
76	地権者との話を詰めてからルートを決めないと大変なのではないか	・詳細なルートが決まらないと地権者を特定できないため、現時点では地権者との交渉は行っておりません。
77	経済界へは県から説明を行っているか	・大町市都市計画マスタープランの策定委員(平成26年当時)の構成団体の皆様や都市計画審議会へ説明を行い、ご意見を伺っています。
78	MPでは東ルートを選定したが、その案はボツになったのか	・大町市都市計画マスタープラン策定時には、主にまちづくりなどの波及的効果について検討し東ルート帯を選定しましたが、今回は、波及的効果に加え、事業の実施に必要な事業効率や実施環境といった多様な観点によりルート帯を比較評価しています。

【事業の必要性について】		
79	河川整備や少子高齢化対策の方が先だ	<ul style="list-style-type: none"> ・大北地域は現在高速交通ネットワークの空白地帯となっています。松本糸魚川連絡道路の整備により、広域的な輸送機能や移動手段が確保されるなど、県土や地域の均衡ある発展の実現が図られると考えています。 ・地域の皆様のご理解とご支援をいただき、実現に向けて取り組んでまいります。
80	白馬～糸魚川は一本しか道がないので必要だが、安曇野市～大町市間に地域高規格道路は必要ない	
81	(バドミントンの全国大会等を開催しているが)大町は交通の便が悪いと言われている。生活に非常に必要だと思っている。	
82	大町は高速交通網の空白地帯であることを解消していただきたい	
83	市民がまとまって一日も早く進むことを望む	
84	今の生活に何も不自由を感じていないため必要性を感じない。渋滞は冬の一部だけ	
85	長野へのアクセスがよくなっている中で、本当にこの道が利用されるのか	
86	安曇野ICまでの間でネック箇所は安曇野だけなので、安曇野を先に整備するべきでは	<ul style="list-style-type: none"> ・起点である安曇野市の新設区間を最優先に進めておりますが、大町市街地区間も次に続くよう概略計画の検討を進めているところです。
【大町市街地区間以北について】		
87	木崎湖から北の検討状況は	<ul style="list-style-type: none"> ・木崎湖から以北については、現時点で検討は行っていません。大町市街地区間の検討を優先してまいります。
88	木崎湖から北は60km/hを担保できるのか	
89	木崎から北はどうなっているのか。美しい景色、静かな環境を求めている地域であるので、高さがあり騒音がある道路には反対	
90	木崎以北の検討に入る時期はいつごろか	
【その他】		
91	大町ダムの耐震強度はどのくらいか	<ul style="list-style-type: none"> ・大町ダムは国土交通省の所管であるため、詳細は国土交通省へお問い合わせください。
92	「推計交通量」について、各ルート帯で違いがあるのはなぜか	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量調査やOD調査(自動車起終点調査)の結果から将来の道路ネットワークの交通量や流動を推計し、そこに新たな道路を作った場合にネットワーク内の交通量の変化を推計しています。 ・推計においては出発地から目的地へ最も早く到達することができるルートを選定します。 ・西側観光地を訪れる利用者の交通動態を調べた結果、西ルート帯の場合は松糸道路を利用しますが、中央・東ルート帯の場合は、西側市道の利用が多く、松糸道路の利用は少なくなるとの推計結果となっています。
93	「推計交通量」について、東ルート帯の市街地内の交通量が減るのはなぜか	<ul style="list-style-type: none"> ・説明会でお示しした資料は、市街地を通る国道の交通量を表したものです。東ルート帯に国道の交通が転換した結果、市街地の国道の交通量が減少したのと考えています。