

番号	意見概要	県の見解
【比較評価(案)について】		
1	大町病院・あずみ病院への緊急輸送についても東ルート帯が望ましい	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・東ルート帯の最寄ICから大町病院へアクセスするためには、狭い市道や踏切を通過する必要があるため、アクセス性に課題があると考えています。
2	高瀬川・鹿島川・箆川などを抱えている西ルート帯が危険性が高いのではないかと考えていた	<ul style="list-style-type: none"> ・高瀬川、農具川、鹿島川の浸水想定区域図と各ルート帯を重ねて比較評価しています。
3	農具川に沿ってのルート、東端を除くルートであれば東ルートでも優位な項目が多くなる	<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	当初から西ルートありきの調査結果に見える	
5	西ルートは市内住民にとっては東案に比べてメリットが少ない。市民にとってメリットが高いルートを選択すべき	
6	東側出入り口より市内を通過する機会を残しつつ西側観光地に向かうのが理想	<ul style="list-style-type: none"> ・ルート帯の評価項目は、STEP3で地域の皆様のご意見を参考に決定いたしました。 ・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。
7	西ルートだと現在でも通過地帯となっている市内地がますます空洞化、観光客が市内に入る機会はほぼなくなることが容易に予想される	
8	西ルート帯が最も良い	
9	大町市民の多くの利用者は松本方面への利用が多い。西ルートの場合市街地の人間は観音橋を渡り運動公園西あたりのICから利用する人は少ない。ほぼ常盤のICでの利用と予想する。したがって147号上橋からICまでの渋滞は今と変わらない。	<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。 ・西ルート帯は幅も広く、ICの設置位置は観音橋の左岸又は右岸に想定されますが、いずれも国道の交通が松糸へ転換すると推計されます。
10	平成26年の都市計画マスタープランにて決めたので東側ルートがよい。今回着工性や事業費などのみでルート帯が決定されようとしていることから早期着工、建設ありきのルート帯選定ではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
11	なるべく現道を利用した西ルート、盛土しない西ルート、既存道を改良した西ルートがよい	<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。 ・道路構造等については、今後検討してまいります。
12	西ルート帯は地震が発生した時の揺れ方は感じる強さが大きく、震度も大きくなる。西ルート帯は液状化が発生することは容易に推察できる	<ul style="list-style-type: none"> ・地震時の影響については、大町市が公表している揺れやすさマップにより比較評価しています。 ・局所的な軟弱地盤等については、今後詳細設計の段階で地質調査等を実施してまいります。

【説明(公表)方法について】		
13	市の観光部局も同席し、具体的な説明をしていただきたい	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化等については、評価項目「⑤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。
14	県の提示をそのまま出すのではなく、市と協議していくつか候補を挙げてほしい	<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。 ・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。

15	1枚紙で県はこう考えている(西がベター)、大町市や商工会議所の意向はこうだ(東など)といったものがあつたほうが良い	<ul style="list-style-type: none"> 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。 今後も大町市や関係機関等の意見を伺いながら進めてまいります。
16	住民説明会や建設事務所へ寄せられた意見については、すべてその内容および検討、回答結果を公表していただきたい	<ul style="list-style-type: none"> いただいた主なご意見の概要及び県の見解をホームページで公表します。
17	できることのメリットばかりを伝えるのではなく、開発によるデメリット、環境にかかる負荷、工事による市民生活への負担なども、もっとわかりやすい形で伝えるべき	<ul style="list-style-type: none"> 今後、詳細のルートを検討していく段階で、より具体的に提示できるよう努めてまいります。
【ルート帯の設定について】		
18	東ルート帯のICの設置想定箇所が不適切	<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、主要道路との交差部を想定しています。 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。
19	まず旭町交差点付近までの先行開業、その後の北進は土地買収などの状況を見つつ現在の4車線のバイパスも利用しつつ市内を抜ければ良いのでは	<ul style="list-style-type: none"> 段階供用については、評価項目「⑧効果の早期発現」の中で評価しています。 また、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。
20	東ルートとするならば、上橋から農免道路に抜けるルートも考えていただきたい。上橋の老朽化が進んでいるので、改修含め配慮いただきたい	<ul style="list-style-type: none"> 東ルート帯は事業性の観点から上橋下流で高瀬川を渡河するルートを想定しています。 現橋の老朽化については、松糸道路の事業に関わらず必要な対策を講じてまいります。
【まちづくりについて】		
21	主要県道1本しかなく、コンビニもない社地区に新道路開通により、活気が欲しい	<ul style="list-style-type: none"> 地域の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」の中で評価しています。
22	新たな道路は大町市の地域づくりの将来展望のなかで、位置づける必要がある	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり等に関するご提案については、大町市へお伝えしてまいります。 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。
23	どのルートであっても、高速で通り抜ける道路ではなく、大町への滞在～定住を誘導・促進し、長期的に地域の幸福な暮らしに貢献する道路として構想する必要がある	
24	地域外からの流入の促進するだけでなく、できるだけ滞在時間を長くすることによる経済効果の発揮、滞在をきっかけとして定住に至る全体の構想の一部としてあらたな道路を位置づけるべき	
25	肝心の大町市そのものの将来像の展望が曖昧	
26	大町市街地全体に「道の駅」的な機能を持たせる、そのためには高速で通過させるのではなく、複数のポイントで市街地にアクセスできるような道路構想が必用。観光滞在時間の長い「滞在型」リゾートを志向することを提案する。	
27	中心市街地の周辺に複数分散の公共駐車場を整備するとともに、特定の車両については路上駐車を認め、生活と観光の両面から徒歩行動範囲のサービス拡充をめざした、市街地の整備をすすめる必要がある	
28	今後の高齢化を考えると、特に市街地においては、自動車以外の移動の仕組みを構築する必要があり、まったくあたらしい発想の市街地道路整備が必要	
29	長い時間を経て作りあげてきた大自然の景色やそこから産み出されるものを上手く利用して北欧のような街と山が洗練された姿になっていくのが理想	
【道路の計画について】		

30	建設費及び維持管理費は市の負担はあるか	<ul style="list-style-type: none"> 松本糸魚川連絡道路の建設費及び維持管理費は県の支出となり、市の負担はありません。 側道等を建設する場合は、建設費の一部及び維持管理費は市の負担となることがあります。
31	除雪は誰が行うのか	<ul style="list-style-type: none"> 除雪は道路管理者である県が実施します。
32	アクセス道路の整備も重要	<ul style="list-style-type: none"> アクセス道路の整備については、今後、詳細なルートを決める段階で検討してまいります。
33	環境問題と景観への配慮を優先した計画を立ててほしい	<ul style="list-style-type: none"> 環境、景観等の配慮については、今後、詳細なルートを決める段階で検討してまいります。
34	北アルプスの眺め、田園風景、清らかな水が失われない形で再検討を	
35	インターチェンジの形式にこだわらず、立体交差点による出入箇所をできるだけ多く設置する必要がある。これにより全面盛土による高速化よりは建設費を圧縮可能	<ul style="list-style-type: none"> インターチェンジの形式、設置箇所等については、今後検討してまいります。
36	安全対策からも立体交差を可能な限り増やすことを検討するべき	<ul style="list-style-type: none"> 立体交差の設置箇所等は、地域の皆様のご意見も参考にしながら、今後詳細なルートを決める段階で検討してまいります。
37	しあわせ信州創造プラン2.0で掲げている「美しい」という項目に配慮した計画になっているか	<ul style="list-style-type: none"> 長野県総合5か年計画「しあわせ信州創造プラン2.0」では「確かな暮らし」も基本目標としており、地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の整備推進を重点政策として位置付けています。
38	連絡道路全体のサービス速度にこだわらず「低速の自動車専用道路」としての構想を提案する	<ul style="list-style-type: none"> 地域高規格道路に求められる交通機能として、サービス速度は概ね60km/h以上となっています。
39	渋滞している交差点のところだけを、ラウンドアバウトにするのがいい。信号をなくしてゆっくり走ることによって事故も減るのではないか	
【事業の進捗について】		
40	どのルートでも良いから早く1本のルートが決まればよい	<ul style="list-style-type: none"> 地域の皆様のご理解とご協力をいただきながら、実現に向けて丁寧にかつスピード感をもって取り組んでまいります。
41	ガンガン進めてほしい	
42	計画ありきでスピードアップするのではなく、進め方を丁寧に理解と調和を行うべき、決定を急がず再検討を	
【事業の進め方について】		
43	市民の声、移住者、市民のみでなく多くの住民の声を聞いて欲しい、もっと多くの市民が参加した形で計画すべき、意見募集期間が短い	<ul style="list-style-type: none"> 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。 今後も地域とのコミュニケーションプロセスに重きをおいて進めてまいります。
44	市民へ情報が入ることなく計画が進んでいる	
45	道路建設には賛成だが、地域住民の参加の無いまま事業化され早期建設ありきの進め方には反対	
46	住民説明会の参加や、電話やメールを通じて意見を伝えるというのは市民にとってハードルが高いため、気軽に意見を伝えられるプラットフォームを用意してたらどうか	
47	意見をもっと公に求めたり、アドバイザーを呼んだりして、自然環境と道を融合させた皆がわくわくするものを提示すべき。今の時点での説明会はほとんど不十分だし意見のしようがない	

48	関係機関との連携を	・大町市や関係機関等と連携を図りながら進めてまいります。
49	アセスの見直しが必要	・本計画は、現時点では環境アセスメントの対象になっていません。 ・今後、事業化に向けたプロセスにおいて、必要な環境配慮について検討してまいります。
50	ルート帯の幅が広すぎて現時点で住民が自身のこととして捉えることができない状態で、意見が挙がってこないとして西側ルートに決定しようとしていないか。	・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。 ・ルート帯の選定にあたっては、透明性、客観性、合理性、公正性等を確保しつつ、各ルート帯を幅広い視点で比較評価しています。
【事業の必要性について】		
51	観光誘客や人口流出の歯止めとなる等、大町市のメリットとなるのであれば賛成	<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。
52	市民に必要性や何を望んでいるのか確認した方がよい	
53	失うものと得られるものをよく考えた方がよい	
54	必要性を感じない、現状で不自由していない、渋滞しないので建設反対、これ以上道路は要らない	
55	自然破壊になるので反対、工事により余計なCO2排出により温暖化を加速させる、山を壊すということ	
56	景観、景色が損なわれるので反対、コンクリートで滅茶苦茶にしないで	
57	ほかに予算を使うべき(環境問題・教育・医療・災害・自転車道)、建設業界にお金を配るのはやめて	
58	犬の散歩ができなくなるからいらぬ	
59	この計画はオリンピック道路が出来る前のこと。計画が古く、今は必要ない	
60	新しい道ができて大町を通過してしまうだけになってしまいそうで、観光にもプラスはなさそう	
61	市民の声を受けて建設されるのであれば納得はできる	
【大町市街地区間以北について】		
62	大町市街地より木崎から青木湖の区間を対策した方がよい	<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。
63	サービス速度にこだわらない、柔軟な構想が必要	
64	木崎湖、中綱湖、青木湖は、国際的にも注目される、自然環境と人の生活が調和したエリアであり、現状の大幅な変更には、きわめて慎重になるべき	
65	木崎湖以北は高架道路だけはやめてほしい	