

地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間 ～幅の細いリレート帯案と評価項目～

令和4年3月
大町建設事務所
大町市役所

地域高規格道路「松本糸魚川連絡道路」大町市街地区間
～幅の細いルート帯の設定と評価項目の設定～

も く じ

- 1 松本糸魚川連絡道路について
- 2 これまでの説明経緯
- 3 R3、9月以降の意見と回答
- 4 松糸道路により期待される整備効果
- 5 景観イメージ等について
- 6 大町市街地区間の環境調査について
- 7 木崎湖以北の現道活用区間について
- 8 評価項目案の設定
- 9 これからの予定

1 松本糸魚川連絡道路について

■長野県が策定した計画等

長野県総合5か年計画（しあわせ信州創造プラン2.0）

地域編：北アルプス地域（抜粋）

【地域を支える松本糸魚川連絡道路の整備】

- 北アルプス地域と松本地域や糸魚川地域とを結ぶ地域高規格道路の調査検討・整備を進め、地域経済の活性化と地域住民の利便性の向上をめざします。
- 高速交通ネットワークの空白地帯であり、高速道路へのアクセス性が低いことが、企業誘致や観光誘客、重篤患者の救急搬送の上で課題となっています。

大北圏域都市計画マスタープラン

都市計画の目標（抜粋）

【圏域の基本方針】

- 安全性、環境面、防災面に配慮した幹線道路や大都市、圏域外との交流ルートの機能を強化する
 - 良好な沿道景観の形成に関する広域的な取組を推進
- ##### 【圏域の将来の都市構造】 主要幹線軸
- 市街地の活性化、圏域内の生活の利便性の向上、商工業、観光等の産業の発展及び災害や救急医療等非常時における緊急輸送路の確保等に配慮した道路ネットワークの形成を図るため『地域高規格道路松本糸魚川連絡道路』などの圏域間を広域的に結ぶ主要幹線軸の機能強化を図る。

大町都市計画区域マスタープラン

交通体系の整備の方針（抜粋）

- 本区域では、大北圏域の中核都市として、圏域間及び県外からの交通や物流の円滑化のため、南北及び東西の広域的な移動の軸について質の高い道路による強化を図る。
- 災害時において、主要幹線道路は広域的な避難路や緊急輸送路として、地域の防災性を高める道路網の整備を図る。

1 松本糸魚川連絡道路について

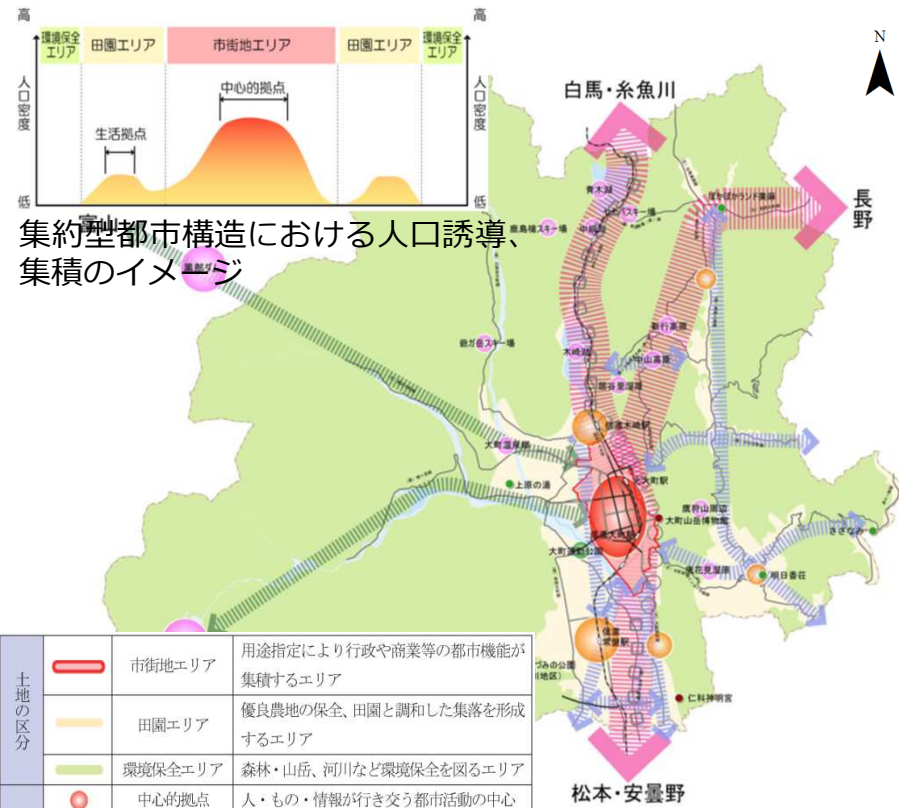
■大町市が策定した計画等

◆大町市の計画における位置付け

大町市 第5次総合計画
基本構想・基本計画
【暮らしやすい都市基盤の整備】
● <u>市民生活や産業、経済活動の基盤となるストック効果の高い交通環境の整備</u>
● 大北地域から松本地域への <u>所要時間の大幅な短縮</u> を図り地域を支える松本糸魚川連絡道路の整備促進

大町市 都市計画マスタープラン
基本方針
● 災害に強いまちづくりの推進 ⇒ 日常の救急搬送や災害時において、 <u>信頼性の高い緊急輸送路の確保</u>
● <u>産業を支え交流を促進</u> する骨格軸の形成 ⇒ 松本糸魚川連絡道路や国・県道および 都市計画道路等の幹線道路網整備の促進
道路・交通の整備方針
● 広域交通網の整備促進
● 松本糸魚川連絡道路と関連道路・施設の検討・整備の促進
● 集約型都市構造を支える幹線道路網の構築

◆大町市の将来都市構造図



集約型都市構造における人口誘導、集積のイメージ

土地の区分	市街地エリア	用途指定により行政や商業等の都市機能が集積するエリア
	田園エリア	優良農地の保全、田園と調和した集落を形成するエリア
	環境保全エリア	森林・山岳、河川など環境保全を図るエリア
都市活動拠点	中心的拠点	人・もの・情報が行き交う都市活動の中心
	生活拠点	地域の中心として日常生活に必要な機能を確保
	歴史・文化拠点	維持・保全とともに観光活用等を図る施設
	自然・観光拠点	自然環境の保全とともに観光に資する場
	交流拠点	自然とのふれあいやレクリエーションを通じて、市民生活に憩いと安らぎを与える場
骨格軸	広域都市連携軸	周辺都市との広域的な交流・連携等を担う
	地域連携軸	地域間、拠点間を結び、交流・連携を担う
	自然観光交流軸	中心的拠点と自然・観光拠点の交流・連携を担う

※図で示した松本糸魚川連絡道路の市街地を通過するルートは、本MPにおいて大町市が考える最適なルートとして想定したものです。

出典：H26.3
大町市都市計画マスタープラン 4

1 松本糸魚川連絡道路について

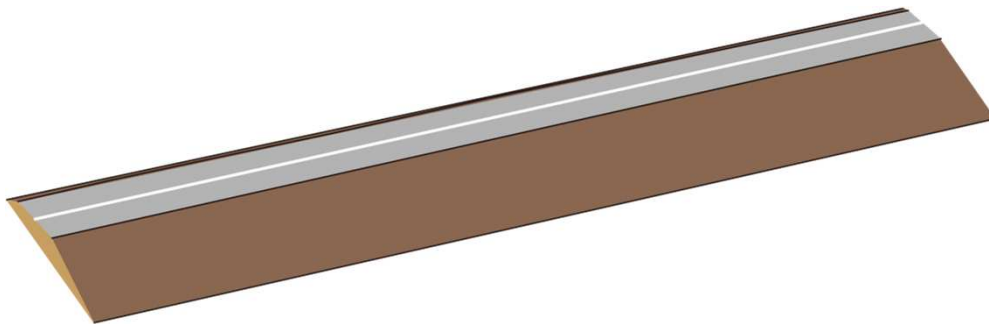
■ 全体整備方針



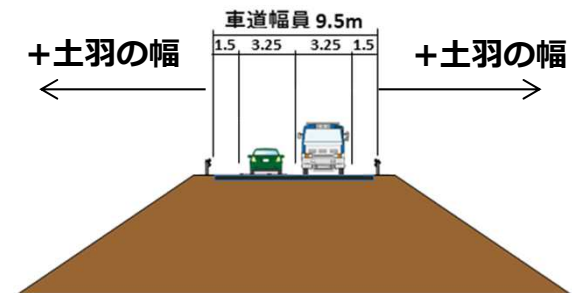
1 松本糸魚川連絡道路について

■ 地域高規格道路のイメージ

イメージ図



イメージ図（横断）



※ 高さ等によっては小段が付くことがあります。

【盛土部イメージ】



【横断部イメージ】



【I C（乗入箇所）イメージ】



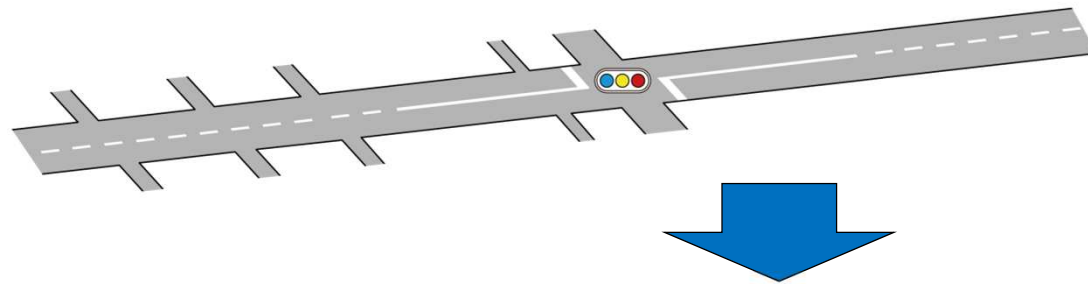
1 松本糸魚川連絡道路について

■各ルート帯のイメージ

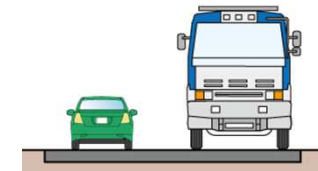
- 概ね60km/hのサービス速度を確保
- 主要な交差点は立体、その他の交差道路は出入りを制限し、必要な区間は側道を設置

(現道を改良する場合)

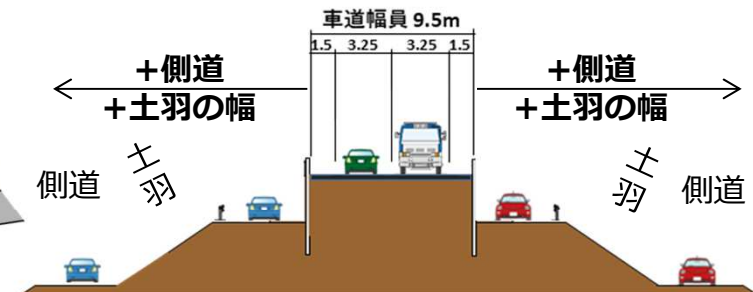
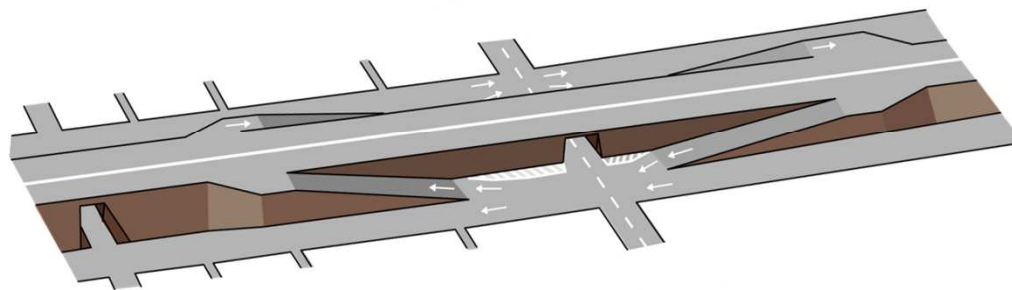
【現況】



現況



【改良例：主要な交差点立体化】（側道あり）



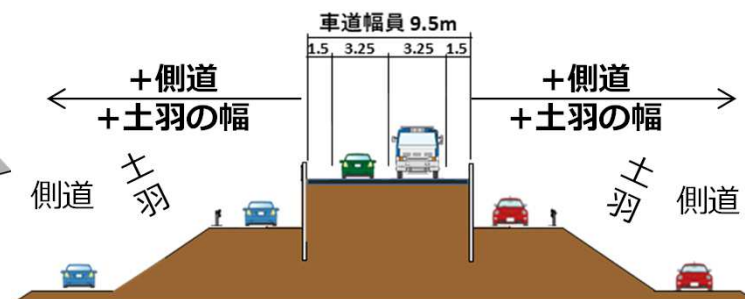
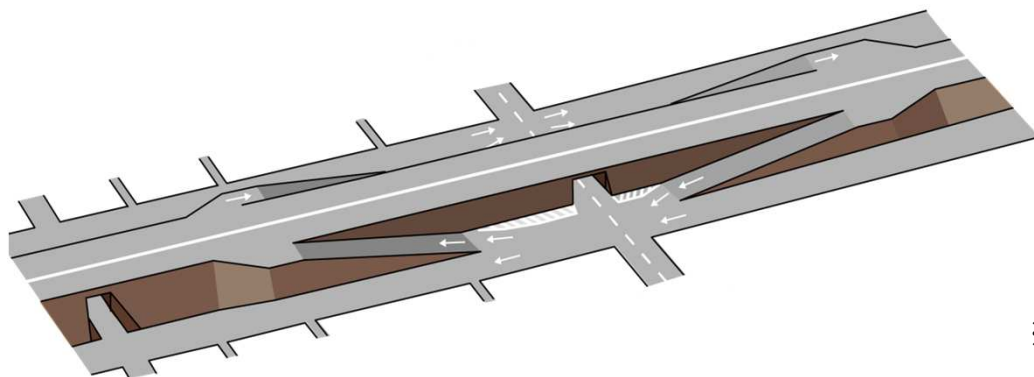
※ 側道は必要な区間にのみ設置します。

1 松本糸魚川連絡道路について

■各ルート帯のイメージ

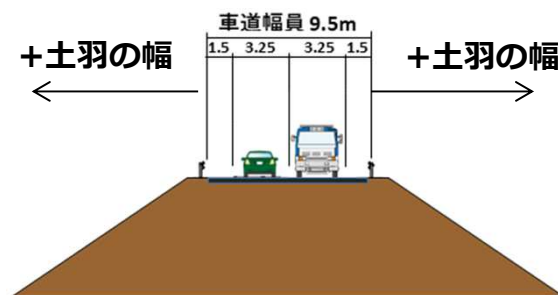
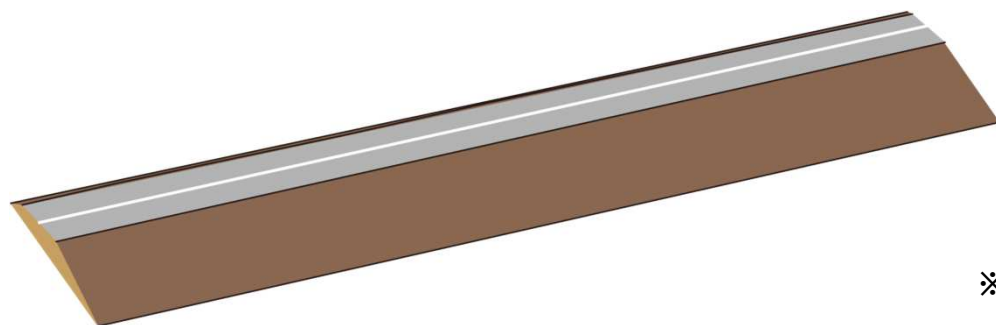
(道路を新設する場合)

【盛土構造（出入箇所（IC）・側道あり）】



※ 側道は必要な区間에만設置します。

【盛土構造（標準区間）】



※ 高さ等によっては小段が付くことがあります。

1 松本糸魚川連絡道路について

■イメージパース図

【上空から望む】



【IC(乗入部)】



※ 道路のイメージを示したものであり、ルート及び構造を特定するものではありません。

2 これまでの説明経緯 幅の広いルート帯（１）

■ これまでの計画検討手順【幅の広いルート帯】

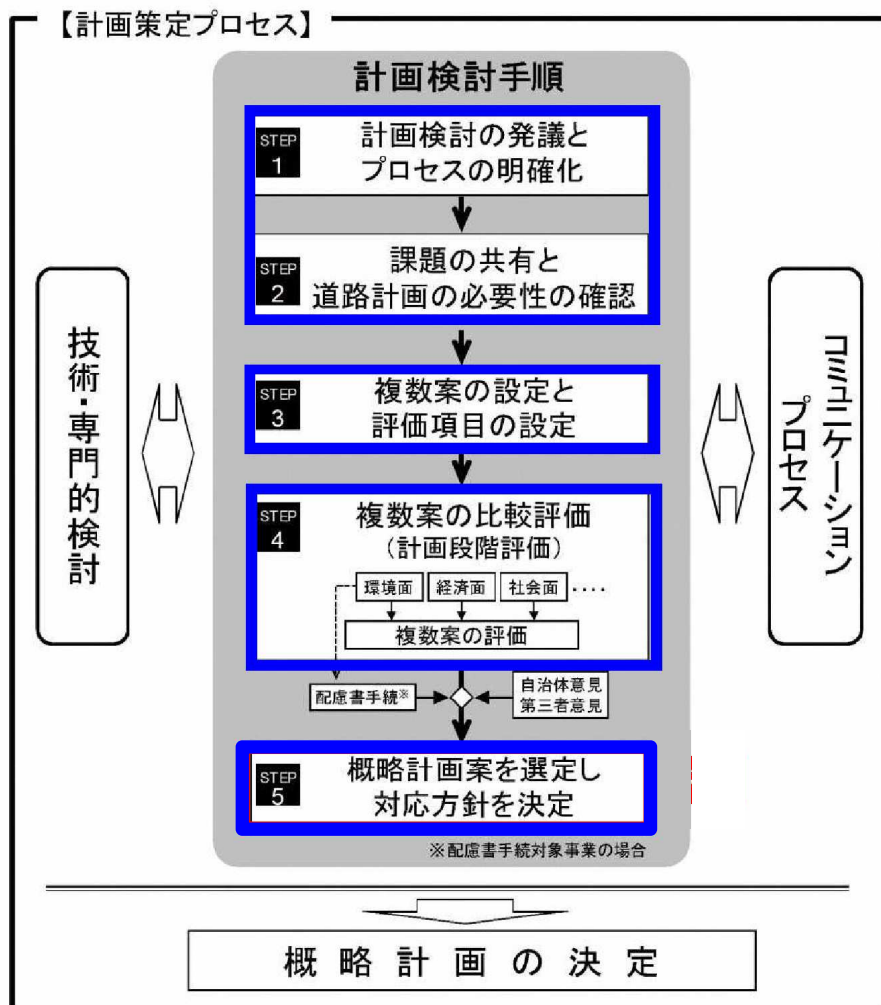


図 計画検討手順の流れ

資料：構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン
（平成25年7月国土交通省道路局）

STEP 1・2 検討の進め方と課題の共有等

H30.2～12 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

STEP3 複数のルート帯案と評価項目の設定

H31.2～7 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様と意見交換会を実施

STEP4 複数のルート帯案の比較評価

R元.11～12 都市計画MP策定委員、関係団体及び市民の皆様への説明会を開催

STEP 5 最適ルート帯を選定 R2.2.20

2 これまでの説明経緯 幅の広いルート帯（2）

■これまでに提示した幅の広い3つのルート帯案（STEP3）



2 これまでの説明経緯 幅の広いレート帯（3）

■ これまでの評価項目（STEP3～4）

分野	評価項目	評価の視点
Ⅰ．交通	①交通の円滑化	・地域高規格道路としての機能（高速ICまでのアクセス性、定時制、走行性の向上） ・交通環境の改善（交通容量・交通混雑・交通事故減少） ・推計交通量
	②災害に強い道路	・地震、土砂災害、浸水等の影響 ・災害時の代替機能、道路被災時の復旧のしやすさ ・高次救急医療機関への速達性
Ⅱ．環境	③環境・景観の保全	・景観、文化財等、住環境（騒音・振動・大気質）への影響 ・自然環境への影響 ・道路からの眺望
Ⅲ．土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・土地利用（用途地域・農振農用地）への影響 ・地域の分断
Ⅳ．社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・ICと中心市街地、東部地域、観光地とのアクセス距離 ・市民のアクセス性（利便性）、物流の効率化 ・道の駅設置の容易性
Ⅴ．事業性	⑥経済性	・事業費 ・維持管理費
	⑦施工性	・国道、JR、河川への影響 ・用地確保の実現性 ・工事用車両等の影響 ・IC設置の容易性
	⑧効果の早期発現	・段階的な供用の実現性

2 これまでの説明経緯 幅の広いルート帯（４）

■ 幅の広い3つのルート帯案の比較評価結果概要（STEP 5）

分野	評価項目	評価の概要	優位性		
			東	中央	西
Ⅰ 交通	①交通の円滑化	・地域高規格道路としての機能は、どのルート帯も確保可 ・交通環境の改善は、東・西ルート帯の改善が期待できる ・推計交通量は、西ルート帯が9千から1万台超と最も多い	○		○
	②災害に強い道路	・地震、土砂災害、浸水等の影響は東ルート帯が大きく、他ルート帯は小さい ・災害時の代替機能は、東・西ルート帯は確保可、中央ルート帯は機能しない ・道路の被災時の復旧は、中央ルート帯に比べ東・西ルート帯は比較的容易 ・高次救急医療機関への速達性は、どのルート帯も向上			○
Ⅱ 環境	③環境・景観の保全	・景観については、中央ルート帯は影響が大きい、文化財等はどのルート帯も回避・低減が可、 騒音・振動については、どのルート帯も影響があり、大気質は西ルート帯が最も改善、自然環境への影響については、どのルート帯も新たな影響は小さい ・道路からの眺望については、防音壁の設置がなければどのルート帯も眺望可能	○		○
Ⅲ 土地利用・市街地整備	④安全な暮らしの確保	・土地利用への影響は、中央ルート帯が市街地を通るため最も影響が小さい ・地域分断は東・西ルート帯では住宅地を通過するため影響が生じるが、中央ルート帯は帯が既存道路を高架構造で利用するため最も影響が小さい		○	
Ⅳ 社会・地域経済	⑤アクセスの容易性・地域の活性化	・中心市街地や東部地域からのアクセス距離は、東ルート帯が最も短い ・市民のアクセス性、物流の効率化は、東ルート帯は最寄りICから狭い市道と踏切を通過するため劣る、国道や東西県道を利用できる中央・西ルート帯は優れる ・道の駅設置の容易性については、広い複数の土地がある西ルート帯がやや優れる	○	○	○
Ⅴ 事業性	⑥ 経済性	・事業費は、東ルート帯310～410億円、中央ルート帯450～500億円、西ルート帯220～270億円であり、西ルート帯が最も安い ・維持管理費については、西ルート帯が最も安い			○
	⑦ 施工性	・国道、JR、河川への影響については、東ルート帯は大規模なJR跨線橋、中央ルート帯では国道での連続高架橋があり、西ルート帯が最も影響が小さい ・用地確保の実現性は中央ルート帯の面積が最も少ないが市街地での用地確保が必要 ・工事車両等の影響は、東・中央ルート帯が大きく、西ルート帯は比較的小さい ・IC設置の容易性については、東ルート帯は鉄道、河川、傾斜地形の状況から、中央ルート帯は市街地のため難易度が高く、西ルート帯は比較的容易			○
	⑧ 効果の早期発現	・段階的な供用は、中央ルート帯は効果が期待できず、東ルート帯は市道の混雑と歩行者の安全確保に、西ルート帯は県道の混雑に懸念がある ・西ルート帯は事業費が最も小さいことから、全区間の供用時期が最も早い			○
総 合 評 価					○

2 これまでの説明経緯 幅の広いルート帯（5）

■ 総合判断（1 / 2）

県は、地域高規格道路 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間の**最適ルート帯として「西ルート帯」を選定**しました。

ルート帯の選定にあたっては、「ガイドライン」に準じて、まちづくりなどの波及的効果に加え、事業の実施に必要な事業効率や実施環境などの多様な観点によりルート帯の比較評価を行いました。

また、計画プロセスでは、透明性・客観性・合理性・公正性に基づいたデータの提示と、地域の皆様とのコミュニケーションプロセスを重視し、2年間で23回422名の参加による意見交換会等を開催いたしました。

県（事業主体）の総合的な判断としましては、ここまで地域の皆様と積み重ねてきた意見交換等のプロセスや、その結果として出されたルート帯の比較評価（結果）の重み等を勘案して、「西ルート帯」を最適ルート帯として選定いたしました。

今後は、大町市と調整のうえ連携を図り、次の「**幅の細いルート帯**」の選定に進んでまいりたいと考えています。

2 これまでの説明経緯 幅の広いルート帯（6）

■ 総合判断（2/2）



西ルート帯：高瀬上橋より北側で高瀬川を横断し、市街地の西側を通過するルート

2 これまでの説明経緯 幅の細いルート帯 (1)

■ 幅の細いルート帯を設定する理由

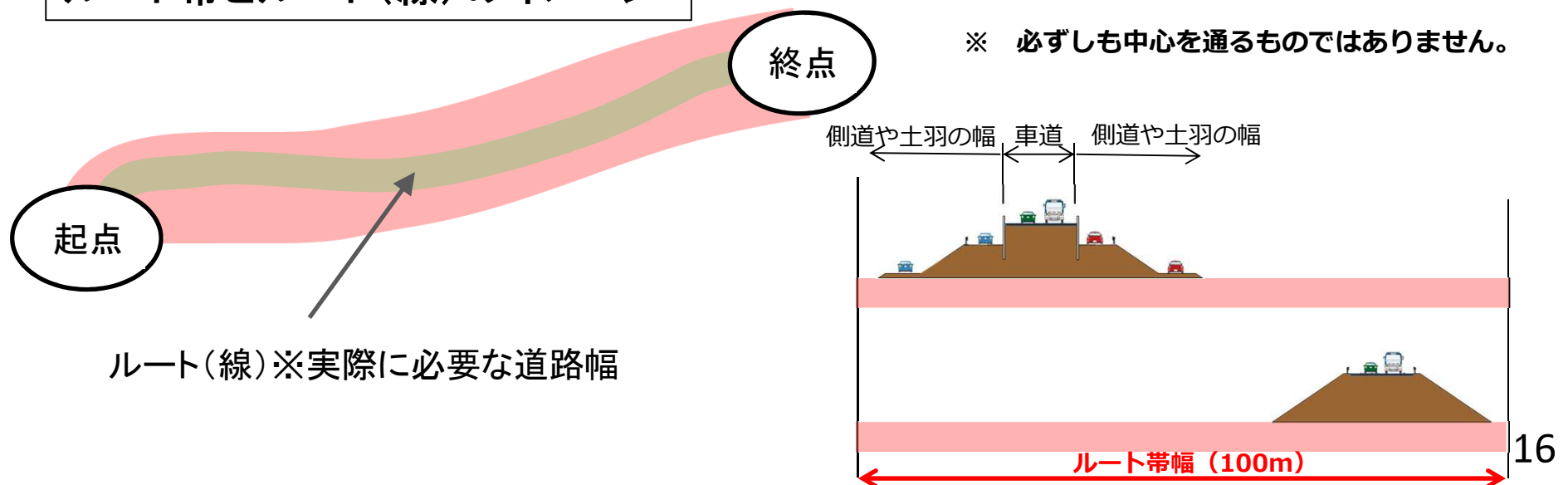
- ルート帯とは、今後具体的にルート（線）を計画する範囲のこと



今回提示するルート帯の幅は100mで設定

- 決定されたルート帯の100m幅を基本として、具体的な道路の設計を行い、ルート（線）を決定

ルート帯とルート（線）のイメージ



2 これまでの説明経緯 幅の細いレート帯 (2)

■ 道路計画の目標

地域の現状と課題

「災害」「交通」「事故」「観光」「物流」「医療」「環境」
の観点で大町市街地の現状と課題の整理を行った。

道路計画の目標

- 1 災害に強い道路 : 信頼性が高いレートの確保
- 2 交通の円滑化 : 交通混雑の緩和、サービス速度を確保
- 3 地域活性化（産業・観光等） :
高速道路ICまでの走行時間短縮と定時性の向上
交流促進、地域活性化の支援
- 4 安全な暮らしの確保 : 高次救急医療機関への速達性向上
- 5 環境・景観の保全 : 環境への配慮と良好な景観形成

⇒ 幅の細いレート帯で具体化の促進。目標の精緻な達成をめざす ¹⁷

2 これまでの説明経緯 幅の細いルート帯 (3)

■コントロールポイント

ルート帯案設定の考え方

- ・まちづくりとの連携性を考慮
- ・安全な市街地形成を考慮
- ・住環境への影響を考慮
- ・農地の影響を考慮
- ・地域や観光地などへのアクセス性を考慮
- ・洪水による浸水時にも通行可能なルート

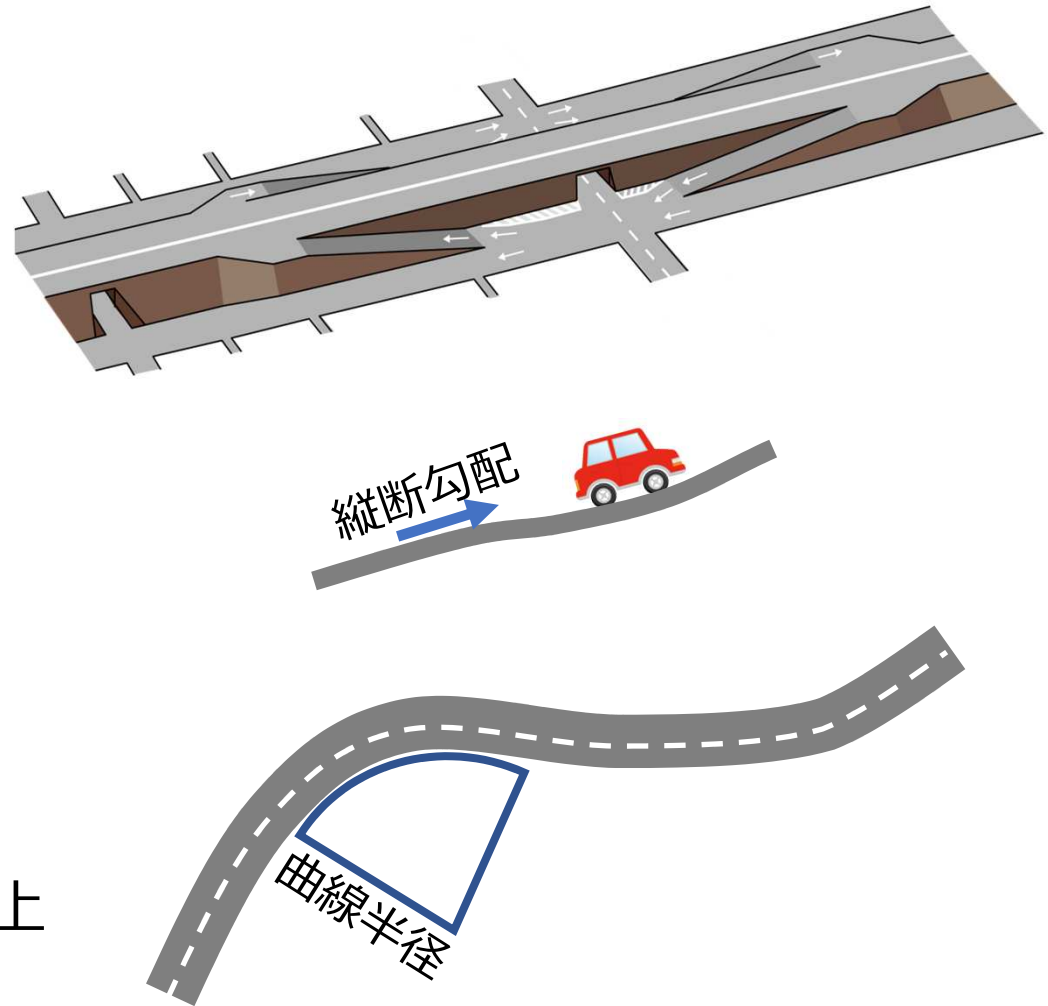
※ご意見を参考に評価項目を設定しています。

2 これまでの説明経緯 幅の細いレート帯 (4)

■ 構造の確保

● 以下の構造を確保する

- ・ 主要な交差点は立体化
- ・ 設計速度60km/h
- ・ 縦断勾配 5%以下
- ・ 曲線半径 150m以上



3 これまでの説明経緯 幅の細いレート帯 (5)

■ 想定しているICの位置

- 主要な道路との交差点に I Cを設置することを想定



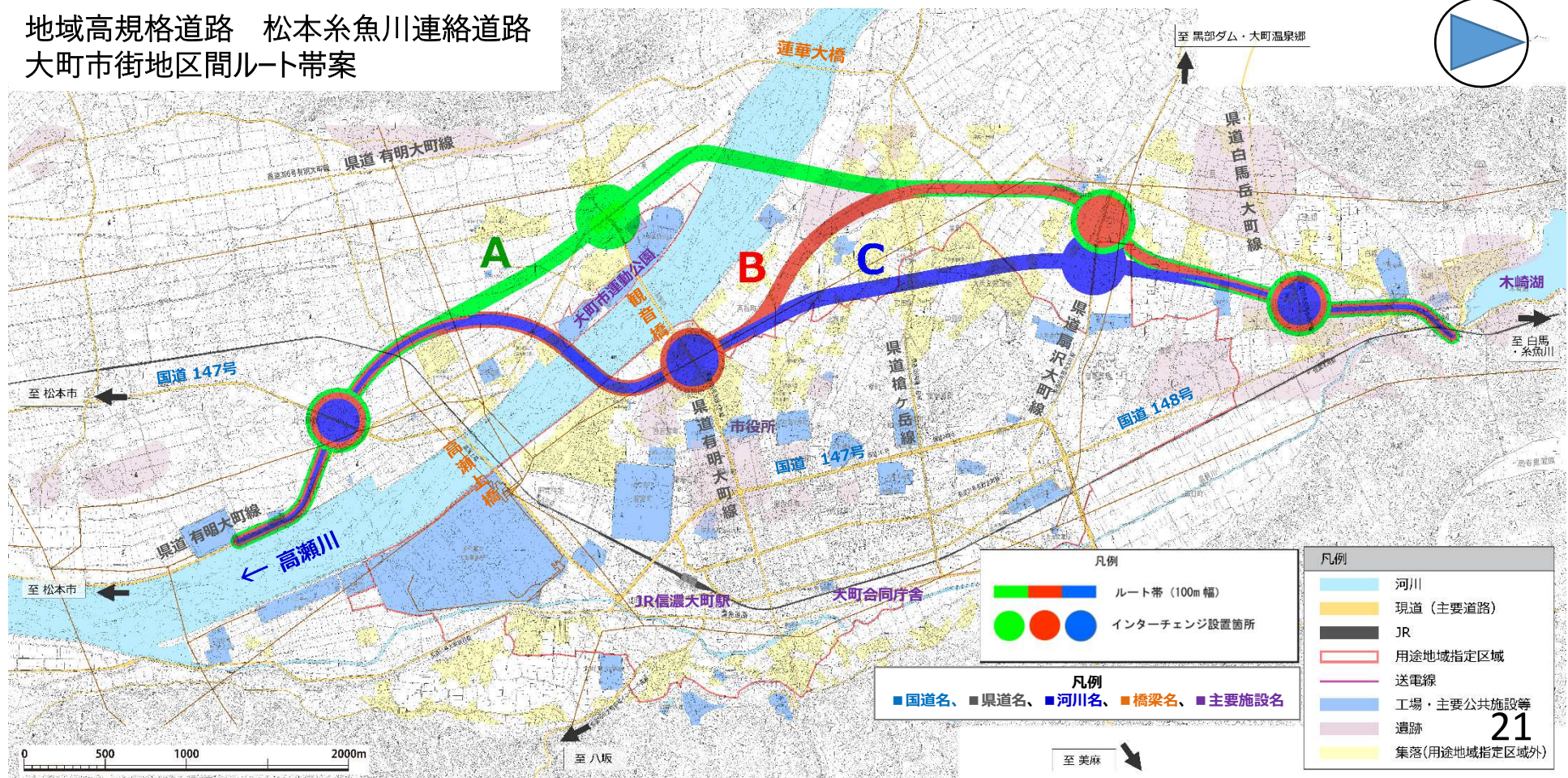
※ 現時点での想定であり、位置を特定するものではありません。

2 これまでの説明経緯 幅の細いルート帯 (6)

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

- ①Aルート帯 : 延長 約 8.9 km : 観光地へのアクセス性を向上させるルート
- ②Bルート帯 : 延長 約 9.1 km : 市街地の利便性を考慮したルート
- ③Cルート帯 : 延長 約 8.6 km : 市街地の利便性を重視したルート

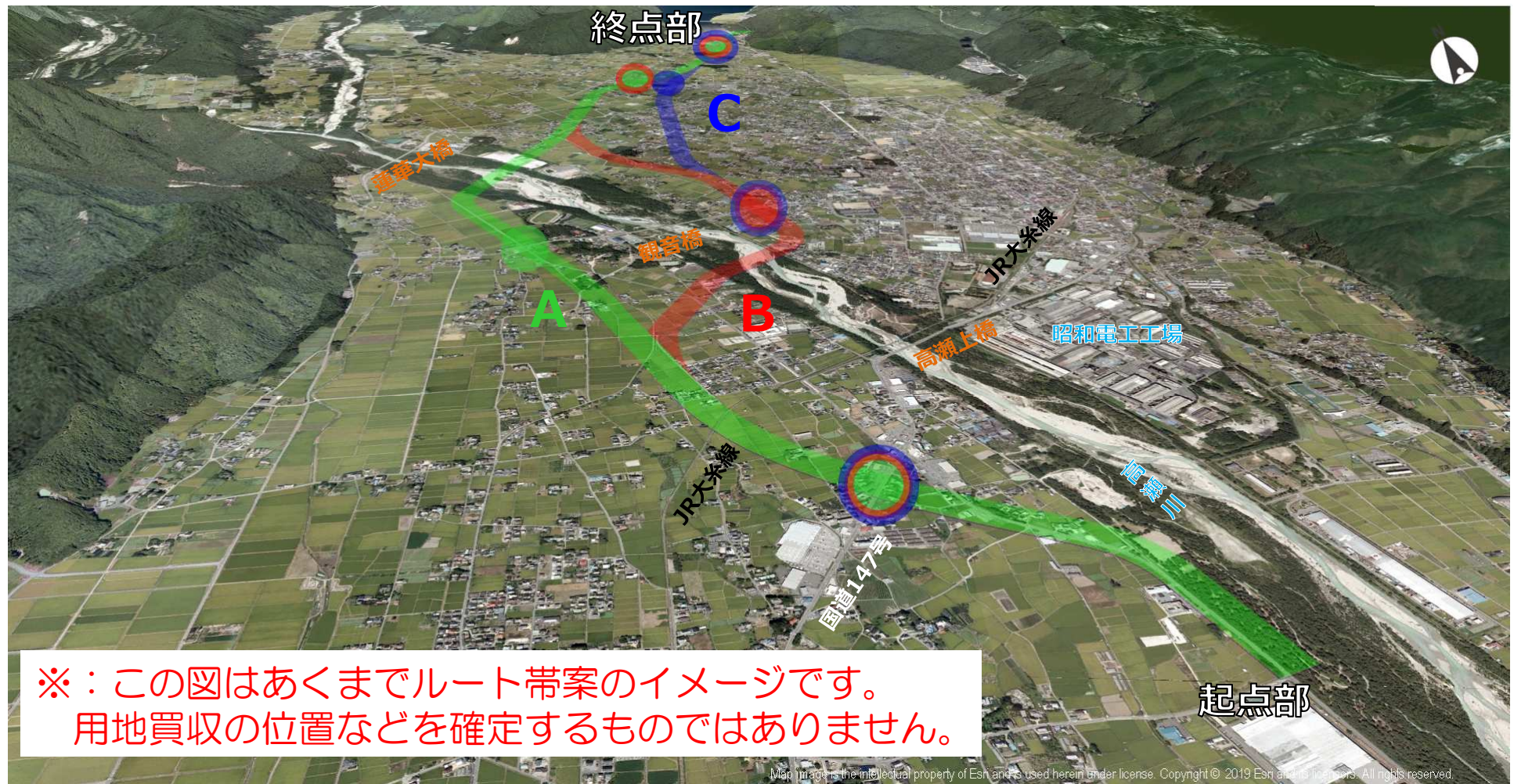
地域高規格道路 松本系魚川連絡道路
大町市街地区間ルート帯案



2 これまでの説明経緯 幅の細いルート帯 (7)

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

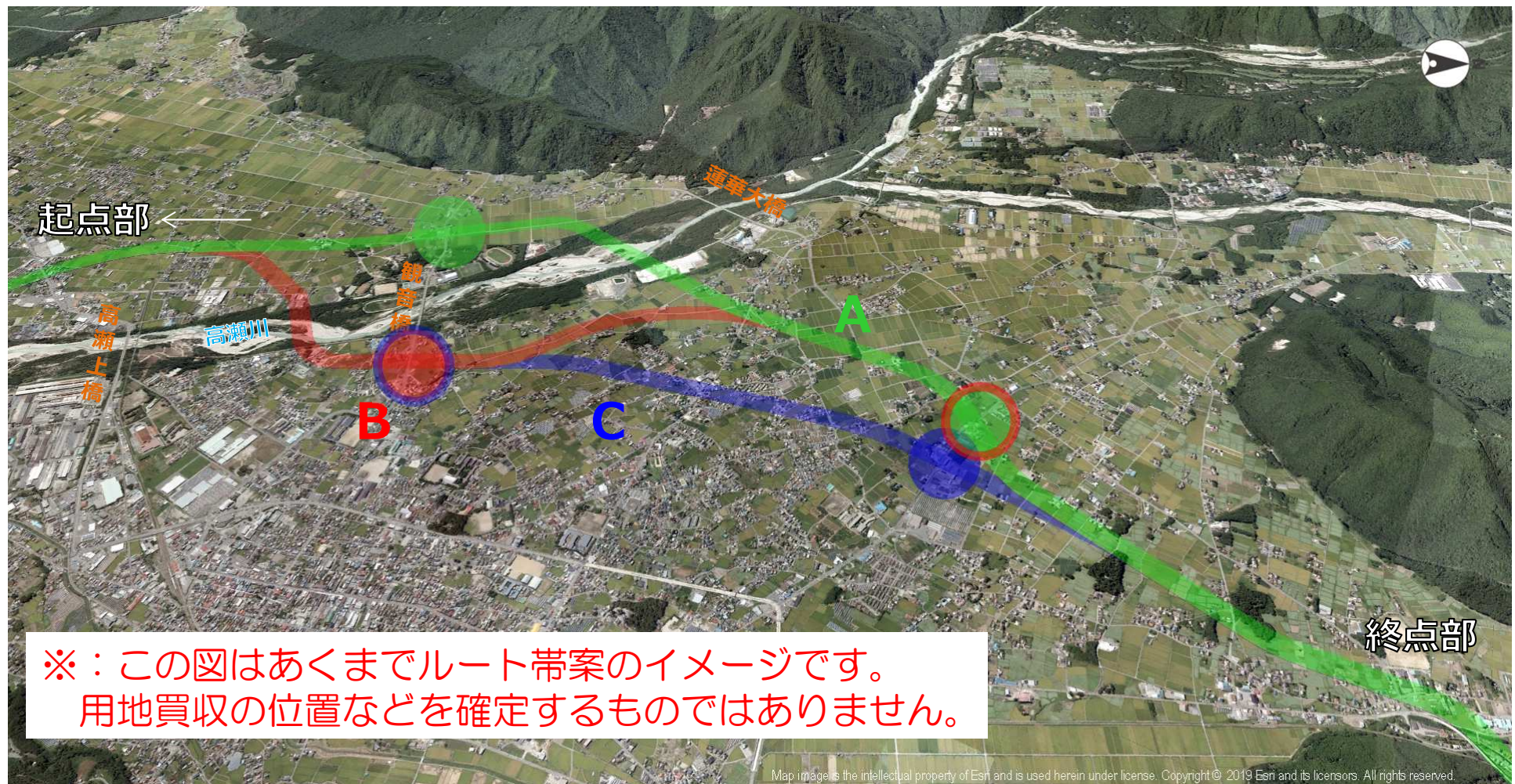
■ 3ルート帯のイメージ (起点部)



2 これまでの説明経緯 幅の細いルート帯 (8)

■ 幅の細い3つのルート帯案の設定

■ 3ルート帯のイメージ (終点部)



3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 1

番号	【事業計画等について】 ご意見・ご質問	回答
1	・高速道路の無いこの地域にとっては、今後の産業を支える道路の整備は必要です。	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。
2	・松糸道路はこの地域の命綱です。災害時の安心確保のためにも災害に強い道路を作してほしい。	道路計画の目標である災害に強い道路を目指し、計画してまいります。
3	・古い時代の計画はこの時代にそぐわない。もっと市民の考えを把握してほしい。	市民の皆さんには、様々なご意見があることは承知しています。大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
4	・多額の費用をかける価値があるのか疑問です。	大北地域は高速交通ネットワークの空白地帯であり、高速道路へのアクセス性が低いことが企業誘致や観光誘客、重篤患者の救急搬送の上で課題となっています。大町市街地が松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進や、新たな企業間の取引など地域産業の発展が期待できることや観光の活性化も期待されています。
5	・高規格道路ができることで、観光資源への影響、騒音問題等が懸念されます。	ルート帯の選定にあたっては、観光拠点とのアクセス性や住環境への影響も踏まえて比較評価してまいります。
6	・事業のスケジュールを知りたい。	最適ルート帯を選定し、ルート（線）の決定後、事業化してから詳細な調査や設計を行います。その後、用地補償等を行い工事に着手いたします。工事期間は、概ね10年程度を目標に実施する予定です。
7	・大町の自然を残してほしい。	影響については、出来る限り低減するよう、今後、具体的な調査等を検討してまいります。
8	・オリンピック道路は大型車がスピードを出すので危険です。大型車が余裕をもって走ることができる道路を望みます。	松糸道路については、地域高規格道路として、安全性・走行性が確保される構造で整備を行っていきます。
9	・主要交差点の立体化、線形改良、拡幅、横断道の集約化等で現道活用ができますと思われる。	現道活用は拡幅改良による住民への影響や信号交差点、沿道からのアクセスなどによるサービス速度の確保に課題がありますので、この解決策としてバイパス案を提案しています。
10	・松糸道路ができることで生活がどう変わるのか知りたい。	松本・安曇野や北陸地方との連携・高速ネットワークが構築され、移動時間の短縮効果が発生し、新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出、高度医療利用向上などが期待されます。また、北陸自動車道や長野自動車道とのアクセス性の向上により観光客の増加、周遊性の向上、観光地の魅力向上が期待されます。
11	・インターチェンジの数は2ヶ所で良いのでは。	幅の広いルート帯の比較時から、起終点部と、主要道路との交差部を併せて4箇所のICを想定しています。幅の細いルート帯が定まりましたら、大町市や地域の皆様のご意見を伺いながら、インター箇所についても検討してまいります。
12	・盛土法面の緑化について景観向上となるよう工夫してほしい	詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
13	・盛土の影響を受ける場所も買収してほしい。	詳細な道路構造・買収範囲については、今後検討してまいります。

3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 2

番号	【事業計画等について】 ご意見・ご質問	回答
14	計画の終着点がある程度示し、都度、計画の進捗を検証してほしい。	今後の進め方をお示しし、進捗を図ってまいります。
15	道路利益を含め説明してほしい。	松糸道路整備で長野道等の高速道路へのアクセス時間が短縮するほか、災害時等において信頼性の高い緊急輸送道路として機能します。アクセス圏域の拡大や輸送効率向上等、道路利用者や地域への波及効果等があります。
16	逆走防止のために工夫することは有りますか。	最適ルート帯の選定以降、安全対策等も含め今後検討してまいります。
17	維持管理費を示してほしい。	今後の比較評価でお示しします。
18	ガイドラインに「対策をしない案、他の施策の組合せ」をのせるとありますが、これが抜けています。	幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の狭いルート帯を3案示し、検討を行っています。「対策をしない案、他の施策の組合せ」では松糸道路の目的を達成できないと考えています。
19	比較的進めやすいところから整備を進めてほしい。	最適ルート帯の選定以降、整備計画を進めてまいります。
20	歴史的経過や、必要性など、もう少しわかりやすく提示してほしい。	2018（H30）年からの経緯をHPに掲載していますが、今後とも必要性などを説明してまいります。
21	将来の各時点における必要性をきちんと考慮して進めてほしい。	将来推計交通量に基づいて必要性も考慮して進めてまいります。
22	・交通量の調査は固定カメラを何台設置して通行車両カウントしていますか。 ・予測交通量の数値と時間帯分布はどうなっていますか。 また誰の統計式を採用されていますか。 ・現運転免許者数は2050年には増えるのか 減るのか。 ・今案は農業委員会等は納得しておりますか。 ・コロナ禍起因で、産業構造が変わりますが、長野県としてどう予測シミュレーションしているのか。 ・通行車両の車種構成（大型トラック、コンテナ便等）の予測結果はどうなっているのか。	・現況交通量は、平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査の値を用いております。 ・予測交通量は一般に日単位で行うため、時間単位での予測は行っておりません。なお、予測交通量は、平成22年に国が公表した将来OD交通量（20年後の起終点間の交通量）に基づく予測値です。 ・長野県の運転免許取得者の推計値は持ち合わせておりません。なお、実績値はR1→R2で147.7万人→147.1万人に減少しています。 ・農業委員会の代表が参加する大町市都市計画審議会へ段階毎に説明しています。今後、具体的な課題が明らかになった時点で対策などを検討していく必要があると考えています。 ・コロナ禍の影響は考慮しておりません。 ・車種構成での予測はしておりません。
23	いつ頃完成しますか。	最適ルート帯を選定し、ルート（線）の決定後、事業化してから詳細な調査や設計を行います。その後、用地補償等を行い工事に着手いたします。工事期間は、概ね10年程度を目標に実施する予定です。
24	松糸道路は、地域の拠点性を高め、観光産業を発展させる「地域を育む道」を希望します。	松本・安曇野や北陸地方との連携・高速ネットワークが構築され、移動時間の短縮効果が発生し、新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出、高度医療利用向上などが期待されます。また、北陸自動車道や長野自動車道とのアクセス性の向上により観光客の増加、周遊性の向上、観光地の魅力度向上が期待される「地域を育む道」として取り組んでまいります。

3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 3

番号	【事業計画等について】 ご意見・ご質問	回答
25	・冬季は積雪で走行車線に制限がかかるため、できる限り幅員は広いことが望ましい	冬期においても走行性が保たれるよう片側の路肩幅員1.5mを確保し、道路幅員9.5m程度を予定しています。
26	・この道路自体の必要性を住民を含めて考える機会をつくって頂きたいです！	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
27	・固定カメラによる交通車両計測（通年）をなぜ、実施しないのでしょうか	一般道における計測方法等が確立していないため、現在は実施していません。
28	・立ち退きはどのように考えていますか。 ・盛り土を含めた高さはどれ位になるのか。 ・今後 ルート帯の位置を少しずらすことは可能ですか。	・事業に伴う補償や用地買収につきましては、用地や補償の基準により行なってまいります。 ・詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。 ・地域高規格道路としての機能を踏まえつつ、周辺環境への影響を考慮したルート帯案を提示しています。
29	・この道路の建設にあたってのメリットとデメリットをどう考えているかを知りたいです。	メリットは事業実施による各種効果が発現されることであり、環境への影響や農業への影響等がデメリットと考えています。
30	・盛土構造を計画している理由の説明をお願いします。	詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
31	・海や川の近くではないこのルートに水害を考慮する必要があるのでしょうか。	公表された浸水想定区域（想定最大規模降雨）等では、高瀬川が氾濫する危険性があるため、必要と考えています。
32	・「松糸道路」は建設決定事項ですか。	大北地域は高速交通ネットワークの空白地帯であり、高速道路へのアクセス性が低いことが企業誘致や観光誘客、重篤患者の救急搬送の上で課題となっています。大町市街地が松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進や、新たな企業間の取引など地域産業の発展が期待できることや観光の活性化も期待されるため、必要と考えています。
33	・自動車専用道路ですか。自転車、小型二輪（125cc未満のバイク）も走れる道路にはしてもらえないのですか。	自動車専用道路は想定していません。
34	・大町市は将来ビジョンとしてコンパクトシティ構想と関連はどうなってますか。	まちづくりとの連携性（コンパクトシティ構想）を評価に取り入れるなど整合を図ったルート帯案としています。
35	・立体交差が必要な箇所についてはアンダーパスにしてほしい。	詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
36	・土砂は何处から切り崩してくるのでしょうか。	盛土量や施工時期が決まっていないため、現時点では未定です。
37	・各地域の田畑からどう見えるかの方が大切だと思います。	評価の視点「道路からの眺望」に加え、住民目線からの眺望も評価します。
38	・松糸道路を作るよりも、そもそも町の主要施設を移動する方が先決ではないか。	主要施設のあり方は大町市やその他の管理者が検討するものですが、まちづくりの観点から松糸道路は必要な道路施設として大町市の計画に位置付けると聞いています。
39	・高規格道路となると路面構造も高速道路並みになるのか。	基準により走行性を確保した構造とする予定です。

3 R 3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 4

番号	【事業の進め方について】 ご意見・ご質問	回答
40	もっと時間をかけて、多くの住民を巻き込んで話し合う場がほしい。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
41	住民の暮らしに影響を与える事業なのに多くの住民が知らないことが問題と思います。	市報やHP等を通じ、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
42	今の進め方に賛同できません。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
43	説明会は賛成の意見を言える雰囲気ではなかったです。	住民説明会の実施方法を検討してまいります。
44	事業の進行管理は大町市主体でやってほしいです。	大町市と連携を図りながら進めてまいります。
45	環境影響評価を実施してほしい。	県の公共事業環境配慮制度を予定しており、必要な環境調査を実施し、環境に与える影響を少なくしてまいります。
46	地元との合意形成が大切です。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
47	若い世代に分かりやすく、説明会も時間帯や回数を工夫してください。	住民説明会の実施方法を検討してまいります。
48	説明会は子育て世代の方も来易いような時間で託児もあると良いです。	住民説明会の実施方法を検討してまいります。
49	ガイドラインにあるファシリテーターを入れた意見交換会を望みます。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
50	概略計画の経緯は随時説明会を実施してほしい。	今後ともステップ毎に説明会を実施するなど、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
51	オンラインでの開催は、ありますか。	公民館等での説明会を予定していますが、必要に応じてオンラインでの説明を検討してまいります。
52	YouTubeで説明の部分だけでなく、質疑応答も流すべきではないでしょうか。	発言者個人が特定される状況をYoutubeで配信することはプライバシー保護の観点から行いません。
53	ルートの動画を作成中とのことでしたが、回答締め切りに動画が間に合うようにしてください。	申し訳ございませんが、今後、景観イメージを用いたルート帯の説明を予定しています。
54	広い観点からの検討と説明をお願いします。	ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を様々な視点で比較評価してまいります。
55	長野県環境影響評価条例に即して、計画段階配慮書手続きにより、調査予測評価を行い、適切な整備方法を決定すべきである。	県の公共事業環境配慮制度を予定しており、必要な環境調査を実施し、環境に与える影響を少なくしてまいります。
56	ルート帯3つが別れる前と合流してからは、すでに土地の買収が済んでいると考えて良いのでしょうか。	事業着手していませんので、買収は行っていません。
57	道路が家のすぐ前を通る場所であるにも関わらず説明会の連絡等一切ありませんでした。	市報やHP、プレスリリースを通じて連絡を行いました。今後説明会の連絡方法を工夫してまいります。
58	大町市はどう考えているのか、直接市民へ説明してほしい。	大町市では、松糸道路を都市構造を支える柱として、暮しに必要な様々な機能性を高め、強固な交通網として考えております。また、今後とも市と連携し、コミュニケーションプロセスを踏まえ、市民の皆様と疑問や課題解決に向け取り組みを進めたいと考えています。
59	企業や団体への説明も必要ではないかと思えます。	幅広く説明会に参加できるよう工夫してまいります。
60	松糸道路建設に於いて、全ての区間に於いての長野県環境アセスメントの執行を希望いたします。	事業の実施方法が定まった時点で事業区間を設定し、環境影響評価法、長野県環境影響評価条例の対象事業に該当する場合は、執行すること検討してまいります。

3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 5

番号	【事業の進め方について】 ご意見・ご質問	回答
61	環境アセスを執行せず、各市町村の住民説明会に至っている理由をお知らせください。	大町市街地区間については、県の公共事業環境配慮制度を予定しており、必要な環境調査を実施し、環境に与える影響を少なくしてまいります。その他の区間については、事業の実施方法が定まった時点で事業区間を設定し、環境影響評価法、長野県環境影響評価条例の対象事業に該当する場合は、実施してまいります。
62	説明会そのものがなぜあるのですか。	地域とのコミュニケーションプロセスが重要と考えています。
63	大町市都市計画マスタープランの「進行管理」は本来大町市がやるべきことで、県がやるべきことではない、と考えます。説明資料の作成や説明会は、大町建設事務所と大町市が連名で行うべきではないでしょうか。	説明会を大町市と共催するなど、連携を図りながら進めてまいります。
64	来年3月という期限を白紙にして、十分な周知と議論と様々な角度からの評価、検討をしてから計画を進めて下さい。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
65	説明会を企画した団体名は何処に所属しているのですか	長野県建設部大町建設事務所です。
66	なぜ県は自治会単位の説明会を開かないのですか。	自治会を対象とした追加説明会等を実施しています。

番号	【ルート帯の設定について】 ご意見・ご質問	回答
67	3ルート帯とも住宅地を通るので疑問です。	西ルート帯において、地域高規格道路としての機能を踏まえつつ、周辺環境への影響を考慮したルート帯案を提示しています。
68	大原クランクは、冬期凍結、事故が多いので通過するルートは反対です。	最適ルート帯の選定以降、必要な対策を含めた事業計画を策定いたします。
69	別のルートで再考をしてください。	幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の狭いルート帯を3案示し検討を行っています。
70	高瀬川が浸水した時に防波堤になるルートにしてほしい。	ルート帯の選定にあたっては、市街地の防災性向上も踏まえて比較評価してまいります。
71	「3ルート帯のそれぞれを望む意見がありました。」	ルート帯の選定にあたっては、各ルート帯を様々な視点で比較評価してまいります。
72	出来るだけ民家の少ないルートとしてください。	ルート帯の選定にあたっては、住環境への影響も踏まえて比較評価してまいります。
73	市街地に近いルートで地域の活性化や利便性が高まることを期待します。	ルート帯の選定にあたっては、地域の活性化・市民の利便性も踏まえて比較評価してまいります。
74	盛土道路は、集落の分断と交流が途絶えてしまいます。	ルート帯の選定にあたっては、地域分断への影響も踏まえて比較評価してまいります。詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
75	市街地以北（木崎湖地区）の計画案も示してほしい。	木崎湖以北も現況調査などを進めていますが、西ルート帯として決定した大町市街地区間を先行して進めています。

3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 6

番号	【ルート帯の設定について】 ご意見・ご質問	回答
76	・高瀬川沿いのルートで再考をしてください。	高瀬川沿いを北上すると霞堤や高瀬上橋、JR橋等と交差が技術的に難しく、住宅地への影響も大きくなることと、高瀬川を渡河する道路の線形を考慮してバイパス案を提案しています。
77	・起点から一旦上一交差点の西に向かう理由は为什么呢。 そのまま高瀬川沿いに北上する方が距離が短くなっていいのではないかな。	高瀬川沿いを北上すると霞堤や高瀬上橋、JR橋等と交差が技術的に難しく、住宅地への影響も大きくなることと、高瀬川を渡河する道路の線形を考慮してバイパス案を提案しています。
78	・堤防道路から高瀬川沿いに運動公園あたりまで来て、その後対岸に渡り、BCルートへ行くか、蓮華大橋近くまで真直ぐ行って対岸に渡り、その後鹿島川沿いに北上し、源汲、鹿島からトンネルで中綱あたりに抜けることを切望します。	高瀬川沿いを北上すると霞堤や高瀬上橋、JR橋等と交差が技術的に難しく、住宅地への影響も大きくなることと、高瀬川を渡河する道路の線形を考慮してバイパス案を提案しています。幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の細いルート帯を3案示し、検討を行っています。
79	・高瀬川堤防沿いに北上し、鹿島川の堤防を北上し、大谷原まで行き、そこからトンネルで白馬村神城までつなぐ案を提案します。	高瀬川沿いを北上すると霞堤や高瀬上橋、JR橋等と交差が技術的に難しく、住宅地への影響も大きくなることと、高瀬川を渡河する道路の線形を考慮してバイパス案を提案しています。幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の細いルート帯を3案示し、検討を行っています。
80	・銀松苑付近へ社青島地区から高瀬川を渡河する橋梁を架けていただきたいと願っています。	幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の細いルート帯を3案示し、検討を行っています。
81	・元々A,B,C案はどういう形で決まったのでしょうか。	西ルート帯において、地域高規格道路としての機能を踏まえつつ、公共施設や住宅など周辺環境への影響を考慮したルート帯案を提示しています。
82	・バイパス国道148号線と直接つながるルートも考えてほしいです。	幅の広いルート帯を検討した際に決まった西ルート帯の中で幅の細いルート帯を3案示し、検討を行っています。
83	・木崎湖以北は何も決まっていないというのに、なぜ大町市内だけを先に進めたいのか説明してほしい。	木崎湖以北も現況調査などを進めています。西ルート帯として決定した大町市街地区間を先行して進めています。
84	・全てのルート帯案で起点部は変わらず自宅をかすめています。家がなくなると言うことでしょうか。	詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
85	・西ルートを選んだ時のデータを開示してほしい。	大町建設事務所のHPに松本糸魚川連絡道路「幅の広いルート帯の選定」として経緯を公開しています。
86	・道路は出来るだけ住宅地から離れたルートとしてほしい。	ルート帯の選定にあたっては、住環境への影響も踏まえて比較評価してまいります。ルート帯選定後、ルート（線）について検討してまいります。
87	・木崎湖の東側を通る道は断層間近になるので建設不可能ではないでしょうか。	木崎湖周辺は、現道活用を基本として検討を進める区間としています。
88	・住環境、安全を考慮して、住宅地区を通過しないでほしい。	ルート帯の選定にあたっては、土地利用や住環境への影響も踏まえて比較評価してまいります。
89	・現在の148号線の木崎湖より中綱湖・青木湖迄が単線の為、木崎湖寄りの青木湖・中綱湖の間の道路改善をお願いします。	木崎湖以北も現況調査などを進めています。西ルート帯として決定した大町市街地区間を先行して進めています。
90	・糸静構造線上にあるので西ルート3案とも東ルートより安全なのではないでしょうか。	地震時の影響は東ルート帯に比べ、西ルート帯の方が小さいと考えています。

3 R3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 7

番号	【比較評価（案）について】 ご意見・ご質問	回答
91	観光重視の安曇野市でも高速道路があり、観光来客は途絶えていない。経済視点も重視して進めてほしい。	ルート帯の選定にあたっては、まちづくりとの連携や地域の活性化も踏まえて比較評価してまいります。
92	景観がどのように変わるのかイメージ図や立体図を示してほしい。	今後、景観イメージ等でお示しします。
93	長野県は、しあわせ信州創造プラン2.0で基本目標「美しい」を掲げ、大町も総合計画で景観が柱であり、SDGSが重要です。	ルート帯の選定にあたっては、景観等の保全も踏まえて比較評価してまいります。
94	住民目線で評価してほしい。生活、環境、景観等が希薄と感じます。	大町市とも連携し、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。生活、環境、景観を含め各ルート帯を様々な視点で比較評価してまいります。
95	A,B,C案のコストと評価に対する達成度を具体的に表で示して意見を問うべきだと思います。	比較評価を実施した段階で住民説明会を開催し、意見等を頂く予定です。
96	立地適正化計画を進めていく上で、どの様に連携をしていくのでしょうか。	都市機能誘導区域や居住誘導区域等との連携を考えています。
97	松糸道路ができることで、市民の生活はどう変化していくのでしょうか。	松本・安曇野や北陸地方との連携・高速ネットワークが構築され、移動時間の短縮効果が発生し、新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出、高度医療利用向上などが期待されます。また、北陸自動車道や長野自動車道とのアクセス性の向上により観光客の増加、周遊性の向上、観光地の魅力度向上が期待されます。
98	立適で中心地が浸水エリアになるのに、道だけ高くして意味があるのでしょうか。	松糸道路は、浸水した場合に想定される水深でも通行可能な道路として整備を予定しています。 防災・減災面の取り組みによって避難時間や避難場所の確保につながるものと考えています。
99	活性化では、具体的な変化を数値で示してほしい。	移動時間の短縮効果を町建設事務所のHPで公開しています。
100	松糸ができることによる高次医療への速達性を、救われた人数で示してほしい。	時間短縮効果や影響範囲等を比較評価で実施する予定です。救急搬送等にかかわる基礎データがないため、予測数値を算出することは難しいと考えています。
101	渋滞時の短縮時間が知りたいです。	渋滞時の短縮時間は、渋滞の実測値がないため計算できませんが、整備による短縮時間の算出を予定しています。
102	評価は誰がするのでしょうか。	評価は長野県が実施します。
103	評価項目とは何でしょうか。	幅の細いルート帯案を比較評価するための項目です。 ①交通の円滑化、②災害に強い道路、③防災拠点とのアクセス性、④環境の保全、⑤景観・文化財の保全、⑥土地利用への影響、⑦安全な暮らしの確保、⑧まちづくりとの連携、⑨市民の利便性、⑩地域の活性化、⑪経済性、⑫施工性、⑬効果の早期発現を予定しています。
104	複数の評価の視点が一つの評価項目まとめられ客観的に評価できないと感じます。評価項目を細分化して視点と項目が整合するようにしてください。	評価項目の内容を細分化した視点で評価を実施してまいります。
105	評価項目についての議論は深まっていません。改めて説明会等を設定し、合意形成を図ってください。	評価項目に対して多数の意見等を頂いています。意見等を反映させた評価項目を提示する予定です。
106	連絡道路と並行する公共交通の衰退に関して、負の評価をすべきではないでしょうか。	道路整備によって公共交通の衰退につながらないよう大町市と連携して進めてまいります。
107	へり輸送の環境を整えた方が良くのではないのでしょうか。具体的に松糸が出来る、どう変わるか。救急搬送の制度で説明して欲しい。	救急搬送の面についても効果的な道路となるよう大町市と検討してまいりたいと考えています。

3 R 3、9月以降の意見と回答

■ 住民説明会及び意見募集に寄せられたご意見 8

番号	【比較評価（案）について】 ご意見・ご質問	回答
108	・大きく農地を失うが影響に関して説明がありません。収穫料がどれくらい減るか、農家何件分なのか、など説明して欲しい。	ルート帯の選定にあたっては、土地利用（農地を含む）への影響も踏まえて比較評価してまいります。
109	・集落を分断するのは間違いありません。具体的に横断箇所が何箇所かなど示して欲しい。 騒音を音の大きさが耳で聞けるようにして欲しい。数字では分からない。 生活の変化を具体的な事にきちんと評価して伝えて欲しい。 神聖な神社仏閣からは大きく距離をとって欲しい 大町市の文化財は田畑も含まれており、先人達が残してきたものを評価して、新設を減らすべき。 町に暮らしている方にとっては、暮らしからの景観が大事。 大北地域の景観や穏やかさは観光や移住者誘致に重要な要素。 アルプスや田畑の眺め、静けさなどをもっと具体的に評価して、建設を判断すべき。	ルート帯の選定にあたっては、住環境を含む環境への影響、景観や文化財への影響、土地利用への影響、地域分断への影響、まちづくりとの連携性等も踏まえて比較評価してまいります。詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。
110	・道が出来た時の大町市への経済効果を根拠やデータで示して欲しい。	移動時間の短縮効果でアクセス圏域の拡大や輸送効率向上等、道路利用者や地域への波及効果が生じ、新たな産業の創出、地域産業の振興と雇用の創出が期待されます。今後、整備による効果などについて検討してまいります。
111	・建設の影響による人口の推計を教えて欲しい。	人口の推計は、国立社会保障・人口問題研究所によって実施されますが、建設の影響を予測に取り入れるのは困難と思われます。
112	・知り得たマイナス面に対し事前に改善を図って問題点は解消し、項目全てが○印になる様計画を進めるべきではないでしょうか	評価の結果で見えてきた課題に対しては、今後課題解決に向けた検討を行ってまいります。
113	・盛土によって風景が見えなく家がどれだけ発生するかで評価してほしい	死角範囲の統一的な設定が難しく、定量的な評価が困難と考えますが、影響を受ける範囲等について検討してまいります。

番号	【その他について】 ご意見・ご質問	回答
114	・大町市が松糸接続部に使う事業費はどのくらいでしょうか。	現時点では、接続道路の詳細計画が決定していないので大町市の事業費を算出するのは困難です。
115	・この道路の是非を問う住民投票を実施してほしい。	国のガイドラインに沿って、県と市が連携し、段階的にコミュニケーションプロセスを通じて市議会や都市計画審議会、地域の皆様からご意見をいただきながら検討を進めてきた経過があります。したがって、松糸道路の是非について住民投票を実施するものではないと考えています。今後とも、大町市と連携し、地域の皆様の疑問や課題の解決に向けた合意形成に尽力してまいります。
116	・北アルプスや田園風景の評価が道路の景観、道路からの眺望に置き換わっていませんか。	評価の視点「道路からの眺望」に加え、住民目線からの眺望も評価してまいります。
117	・事業により景観が悪化した際に 代替えの土地や住宅、生活環境に対する補償がありますか。	事業に伴う補償や用地買収につきましては、用地や補償の基準により行ってまいります。景観が悪化した場合の補償基準はございません。
118	・盛り土で行う道路であれば道にあたらな家も要請があれば用地買収してほしい。	詳細な道路構造については、説明会等により意見を頂きながら今後検討してまいります。事業用地以外の用地買収は行えません。

4 松糸道路により期待される整備効果

■全体の計画が完成すると・・・

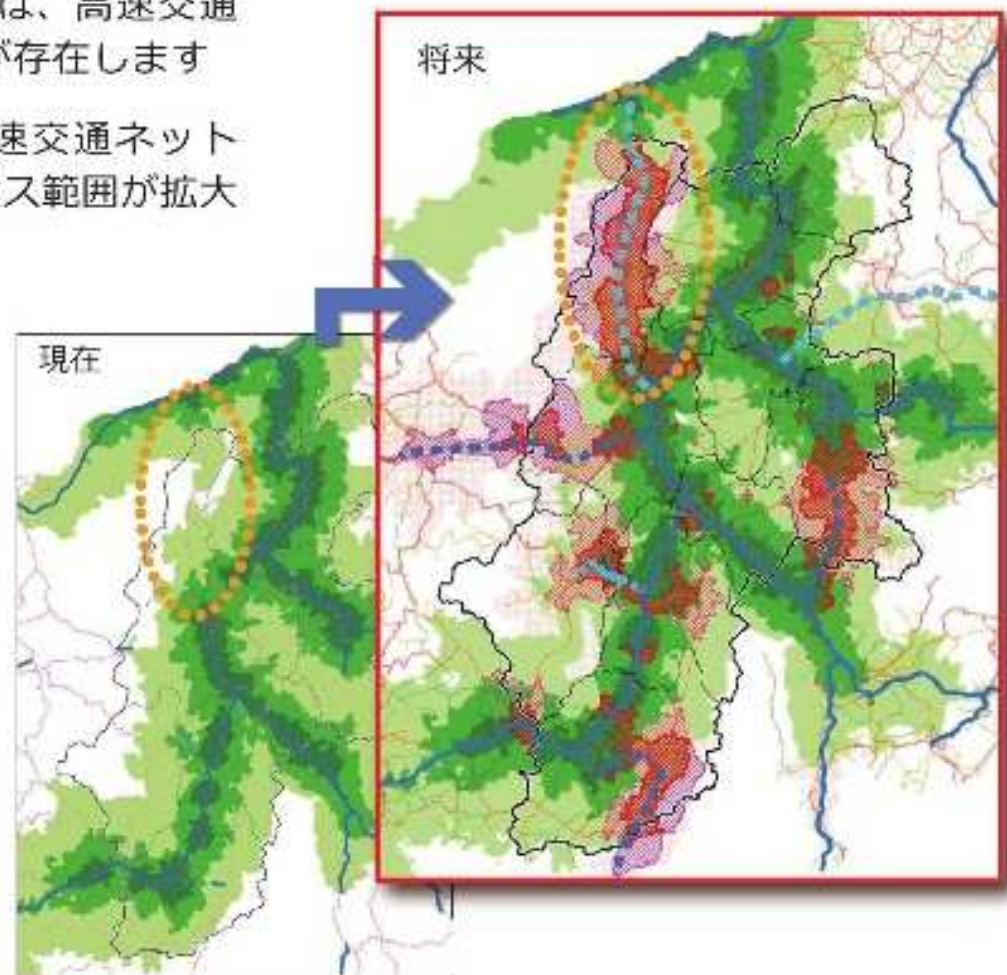
◆高速交通ネットワークの空白地域の解消

現状と課題

中信地域から北陸方面へは、高速交通ネットワークの空白地域が存在します

効果

松本糸魚川連絡道路により高速交通ネットワークへの15分、30分アクセス範囲が拡大します



4 松糸道路により期待される整備効果

■ 全体の計画が完成すると・・・

◆ 高速道路からの30分圏域の拡大

整備前：H27交通センサス混雑期の

平均旅行速度で算出

整備後：旅行速度60km/hで算出



※ 人口増減：H27国勢調査

4 松糸道路により期待される整備効果

■ 事業効果事例 1

◆ 企業の進出

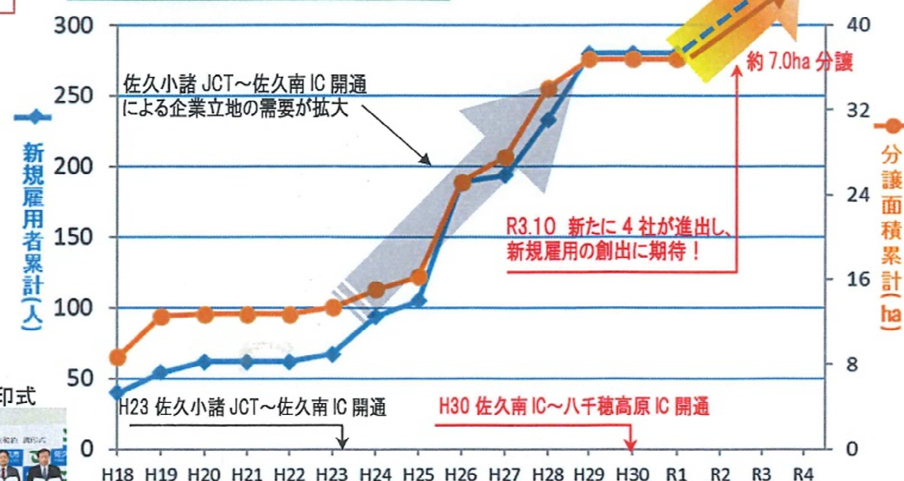
長野県 中部横断自動車道路



佐久小諸 JCT～佐久南 IC(H23.3)の開通は、佐久市の広い範囲で企業誘致のインセンティブとなり、新規雇用の創出に大きく寄与。

佐久臼田インター工業団地の分譲(R3.10)により、佐久南 IC～八千穂高原 IC(H30.4 開通)の整備効果が最大限に発揮され、さらなる誘致拡大に寄与すると期待。

工業団地分譲と新規雇用の推移



出典:長野県ホームページ