

平成 27 年 2 月 3 日・4 日

リニア関連道路整備「長野県駅～座光寺スマート IC(仮称)の道路新設」
第 2 回説明会 次第

1 開会

2 あいさつ

3 説明事項

4 質疑

5 閉会

「長野県駅～座光寺スマートIC(仮称)の道路新設」に対する主なご意見

別紙1

ルート帯		主なご意見の要旨	ご意見への対応
A案 土曾川案	肯定的なご意見 72人	他案よりも費用がかからない。	ルート帯の評価へ反映します。
		多数の人が利用しやすい道となる。	
	否定的なご意見 1人	都市計画道路 大門座光寺線の代替となる。	
		県史跡(南本城跡)を避けられる。	
B案 西ノ沢案	肯定的なご意見 5人	自然環境への影響が小さい。	ルート帯の評価へ反映します。
		早期に実現出来そうである。	
	否定的なご意見 1人	果樹園や人家への影響が少ない。	
		公共施設等がなくてよい。	
C案 南大島川案	肯定的なご意見 8人	県史跡(南本城跡)への影響がある。	ルート帯の評価へ反映します。
		農業地帯への影響がある。	
	否定的なご意見 1人	希少植物への影響がある。	
		冬期の凍結・除雪等を考えると、トンネル区間の長い案がよい。	
その他	計画全般	勾配が急にならず、事故が少なそう。	ルート帯の評価へ反映します。
		高森町に近い案がよい。	
		フルーツラインと平面交差ができる。	
		土地の潰れ地が少ない。	
		なるべく現道が活かせる案がよい。	
		県史跡(南本城跡)への影響がある。	
	接続方法	保育園や小学校の下を通るルートは避けるべき。	ルート帯の評価へ反映します。
		早期に実現してもらいたい。(11)	
		もっと時間をかけて計画してもらいたい。(1)	
		フルーツラインからループ橋で降りる案を検討してもらいたい。(4)	
		ループ橋が出来ると日照条件が悪くなるので反対である。(1)	
		ループ橋を修正してもらいたい。(2)	
沿道への影響	都市計画道路 大門座光寺線(4車線:未着手)の機能を代替すべきだ。A案の際は4車線での整備をしてもらいたい。(10)	ルート帯の評価へ反映します。	
	道路の途中に駐車場や公園を設けてもらいたい。(2)		
	地元の方が利用がしやすい道路としてもらいたい。(6)		
	高速から降りた車両は速度が速く、集落内に入ってくると危険である。立体交差で計画し、地元の車と通過交通を分離してもらいたい。(2)		
	長野県駅～座光寺SICまでを分かりやすく接続してもらいたい。(1)		
	フルーツラインとの取付道はスムーズに接続してもらいたい。(6)		
沿道への影響	JR飯田線との交差方法を示してもらいたい。(8)	JR飯田線との交差部は下をくぐるアンダーパス案が有力と考えています。県道市場桜町線とは接続し、接続位置についてはルート案作成段階で検討します。	
	(オーバーパス案へのご意見:2、アンダーパス案へのご意見:5)		
	県道市場桜町線と接続してもらいたい。(4)		
	住宅転移や集落分断への影響はなるべく少なくしてもらいたい(16)		
沿道への影響	農地への影響はなるべく少なくしてもらいたい。(5)	ルート案作成段階で検討します。	
	道路工事中の安全確保や渋滞対策をもらいたい。(2)		
	十分に配慮します。		
沿道への影響	リニア工事残土運搬までに間に合うように道路整備をするべきだ。(5)	事業の規模等からリニア本線工事前の供用は困難と考えます。	

(注) 括弧内は類似の課題についてご記入いただいた数です。

「長野県駅～座光寺スマートIC(仮称)の道路新設」 ルート帯 比較表

ルート帯名		A案:土曾川案	B案:西ノ沢案	C案:南大島川案	
(全体延長)		(約2.7km)	(約2.6km)	(約3.2km)	
評価項目 (以下の項目で比較)		評価内容	評価内容	評価内容	
事業特性	目的達成度	『目的の達成度合いを比較』 ・中央道と長野県駅の直結性 └より速く(速達性) └より確実に(定時性) └より安全に(安全性)	・道路延長が短く速達性に優れ、定時性が良く、安全に直結化が図られる。	・道路延長が短く速達性に優れ、定時性が良いが、安全性が比較的低い。	・定時性と安全性は良いが、道路延長が長く速達性に劣る。
	費用	・建設費 ・維持管理費(維持管理費の高い橋梁やトンネルなどの構造物区間を比較)	・建設費は他案よりも小さい。 ・土工区間が長く、維持管理費が小さい。	・建設費はA案より高い。 ・橋梁区間が長く、維持管理費が高い。	・建設費はA案より高い。 ・トンネル区間が長く、維持管理費が高い。
	効果	・利用度(想定される交通量) ・長野県駅～座光寺SICの所要時間	・想定される交通量は最も多い。 ・所要時間は短い。	・想定される交通量は少ない。 ・所要時間は短い。	・想定される交通量は少ない。 ・所要時間は長い。
交通機能	ネットワーク	・飯田市街地とのアクセス性 ・都市環状道路としての機能性	・飯田市街地からのアクセス性に優れる。 ・都市環状道路として機能する。	・飯田市街地からのアクセス性にやや劣る。 ・都市環状道路としての機能に劣る。	・飯田市街地からのアクセス性に劣る。 ・都市環状道路としての機能に劣る。
	走行性	・カーブの数や形状	・カーブが他案に比べてゆるく、数も少ないため、他案よりも走行性が高い。	・S字のきつい連続カーブが想定され、走行性に劣る。	・S字の連続カーブが想定され、走行性に劣る。
	安全性	・道路の勾配	・道路勾配を7%よりも緩く出来る区間が部分的にある。	・道路の勾配がほぼ全線7%となる。	・道路勾配を7%よりも緩く出来る区間が部分的にある。
沿道環境	史跡・文化財への影響	・重要な史跡への影響	・ルート上に重要な史跡はない。	・南本城城跡(県史跡)への影響が大きい。	・南本城城跡(県史跡)への影響がある。
	生活環境への影響	・住宅への影響(移転・住環境) ・農地への影響	・住宅への影響がある。 ・農地への影響がある。	・住宅への影響が最も小さい。 ・農地への影響が最も小さい。	・住宅への影響がある。 ・農地への影響がある。
	自然環境への影響	・動物、植物、景観等への影響	・C案よりも地形の改変が大きい。	・C案よりも地形の改変が大きい。 ・希少植物への配慮が必要。	・地形の改変が最も小さい。
評価		○			

(着色)

が各評価項目において最も優れた評価内容です。

