

令和6年3月21日(木) 松本糸魚川連絡道路 大町市街地区間 地区説明会 質疑応答要旨
大町地区(栄町、中原町、大原町、若原町)

○質問1

災害に強い道路と言われているが、もともとは大町の東側を通るルートだったが活断層があり、危ないということで西側を迂回するルートになったと聞いている。木崎湖トンネルの北側、神城などは大きな地震があり活断層の巣です。大町だけを西側に移動してもトンネルから北は見捨てるということか。2年位前に大原で説明会がありその時にほとんどの人は反対であった。その市民の声をどう反映したのか。高瀬川の西側をずっと通せばよい。木崎湖から北は見捨てるのか大町だけよければよいのか。

●回答1 (大町建設事務所)

災害に強い道路ということで、市街地の東側は土砂災害が多く、西側に変更した経過がある。

木崎湖以北は旅行速度が概ね 60km/h で走れるようにしたいと考えており、可能な限り現道を活用する方針である。

能登地震の際も道路は大きな被害を被ったが、阪神淡路大震災、東日本大震災を経験し道路の設計の耐震基準が大幅に見直されている。この基準で造られた道路や橋は能登地震の際も軽微な損傷で済んでいる。

木崎湖以北については、現在、道路の線形や構造を調査している。調査が完了し、整備方針ができた段階で改めて説明させていただく。

大原地区については、令和4年4月から5月にかけて説明会を行い、その中で色々な意見があったことは承知している。判断に至った主な理由は田園景観に配慮し、なるべく農地への影響が少ない部分とした。農地を避けるとその代わり住宅地への影響は比較的大きくなるが、公共施設跡地や使われていない未利用地の有効活用等で市街地の再編も併せて行っていきたい。代替地を提供してくれる方を募集するなど地域のコミュニティーが崩れないよう市と協同しながら進めていきたい。

○質問2

今の耐震構造であれば東側を通してよいということにはならないのか。

●回答2 (大町建設事務所)

東側は土石流危険渓流が数多く存在し、土砂災害の危険性が高い。

道路は線であるため活断層を全て避けるというのは困難なため、なるべく避けるといった観点から西ルートに決めている。

○質問3

木崎から北は活断層の巣であるが大丈夫なのか。

●回答3（大町建設事務所）

木崎から北は現道活用を考えている。線形の一部改良や信号の有無については今後検討していきたい。

○質問4

新年会で町の人と話をしたが皆さん補償のことを気にしている。立ち退きになる家がたくさんある。予算の関係でお金をかけられないなどの噂を聞く。ちゃんと補償してくれるということを言ってくれればいいが。そこがみんな不安になっていて、立ち退けと言われても困る。ご老人の方もいて今から新築の家を建てるといっても困る。

●回答4（大町建設事務所）

公共事業の補償基準によってしっかり対応させていただく。

また、現在抱えている不安などを個別に聞くための相談会をやっていく必要もあると考えている。

○質問5

P11に今まで皆さんから出された意見がある。また、盛土のイメージ写真には家が映っていない。このそばに立つ家のことが想像できるようなものを作ってほしいとずっと要望してきたが申し上げたことが取り入れられてない。説明会で一応意見は聞くけれども取り入れて計画を変更するとか、もう一度他の方に図ってみるとかそういうことが今まで無かった。一人一人の皆さんに詳しく説明もないまま皆さんの意見も聞かないままルート帯が決定しましたという通知が来てびっくりした。一体誰が承知してそのことが決まったのか。住民の意見を今後本当に寄り添って聞いてくれるのか不安で、今のままの進め方には反対である。ぜひ中止してほしいと署名などをやって皆さんに訴えていきたいと思っている。

●回答5（大町建設事務所）

これまで皆様から頂いた意見を全て公表したり、早い段階から計画を知ってもらうために説明会の資料等を全戸配布するなどの取り組みを行ってきたが、私どもの進め方が少し至らない部分もあったかと思う。

家の近くを通らないでほしいとか、農地など様々な意見がある。少しでも農地、家にかからないように引いたルートがこの3つである。その中で比較評価した結果、住宅が多いCルートになったが、市の考え方や景観、市街地の再編などうまく組み合わせれば、少し影響する住宅が多くなるが、代替地の提供をしたり、コミュニティーへの影響を少しでも低減しながらできるのではないかということでCルートに決めている。イメージ図については田畑のイメージ図が多く、住宅地のイメージ図をという意見もいただいていたが、住宅についてきちんと決まっていないうちでそういったイメージ図を今の段階で作るのはまだ好ましくないと考えまだ作っていない。今後測量し3次元でデータをとれば、皆様の目線から3次元で

どのように見えるかお示しできる。少しでも道路の高さを少しでも抑えた構造を考え、設計したものを提示して皆様の意見を聞きながら少しでも理解いただくよう努めていきたい。皆さんの意見をすべて聞けるルートっていうのはどうしてもできないということはわかっていた。その中で、これなら皆さん何とか受け入れていただけるといようなものをこれからしっかりと設計の中で反映をさせていきたいと考えている。

○質問6

Cルートに決定したというのが資料を見ても数字的根拠がよくわからない。賛成数、反対数がどれくらいあるのか。AルートBルートCルート、どのぐらいの数字の人間が賛成して反対しているのか。住民投票は行わないのか。住民投票を行わないのであれば誰が決められているのかという話になってくる。作ることはいいが経営とかやっている人間からすると、何を元にして決めたのって話が出てくるので数字的根拠を示していただきたい。

●回答6（大町建設事務所）

Cルートに決まった理由は資料に記載とおり。この前に比較評価というものを行っている。様々な項目で評価を行ない、過去の説明会で数値を示す中で、各項目において最も優位性が高いと考えられるルートに丸を付けている。丸が入っていないのはどれも同等だということである。あとは皆様の意見と市の考えを総合的に判断し、Cルート帯に決定した。

どのルートがいいという住民投票は行ってはいない。今後行う予定はない。

○質問7

住民投票はやるべき。反対数はきちんと把握したほうがよい。やりませんじゃなくちゃんと把握したうえで物事を進めてほしい。必ず納得しない人は出てくると思うので数字は必要だと思います。

●回答7（大町建設事務所）

意見として伺う。最終的に決定したのは、比較評価、市民からの意見及び市の考え方からであり、最終的には市と調整してCルートに決定した。

○質問8

19歳の若者として言わせていただきたい。友達に聞いても若い世代でこの話を大町市民でも知らないっていう人がいる。ルート帯を決定する前に、まずこういうことやりますよって市民にちゃんと全員に伝達できたのかよくわからない。それはちゃんとやってもらいたい。住民投票しない理由が、市民に聞く必要がないというように聞こえるが、市長に了承を得たと言うが、市長は全員の意見を知っているわけでない。それは、住民一人一人ちゃんと聞いたほうがいいと思う。白馬に行く道としては木崎から現道を使うという話ですが、今あるオリンピック道路使えばいい、別に渋滞しているわけでもない。そこはちゃんと説明をし

て欲しい。

●回答8（大町建設事務所）

市民が知らないということに関しては、進め方に至らない部分もあったと考えている。説明会やオープンハウスの開催については、全戸配布して開催を周知し、市民に伝わるように努めてきた。また「広報おおまち」等でも松糸についての情報を随時掲載し市民への周知に努めてきた。

この道路は数とかで決めるものではなく、松本と糸魚川を一本の大動脈で結ぶということが地域及び県にとって重要であると考えのもと、最終的には事業主体である県が責任を持ってルートを決めるということが必要と考えている。よって、大町市街地区間のルートについて住民投票する予定はない。

木崎湖以北は現道を活用する方針であることから、大町市街地区間もオリンピック道路使えばいいという声は以前から数多くいただいている。しかし、松糸道路はある一定程度の旅行速度で車両を通行させるというのが目的の一つであるため、交差点が数多く存在するオリンピック道路では、単に道幅を拡げただけではその目的が達成できない。

○質問9

補償についてはきちんとこれだけ補償できますよという話があってから説明された方がこっちは安心しこれから生活も考えられると思う。海外とか県外から来られる方が言われるのは、たまたま通ってここに来たって人が多い。商店街では今すごいシャッター街だと言われている。観光ですごく地域活性化するって書いてあったが、その外を通してただ通り道になるだけなので地域の商店街が活性化されるとは思わない。

●回答9（大町建設事務所）

補償については、ルート帯の段階では事業用地がどの範囲になるのかも示せないの、現段階で補償額がいくらに位になるのかを示すのは難しい。ただ、どういった補償の仕方があるのか、税金はどうなるのかなどについては説明をしていきたいと考えている。

観光地の活性化については、高速道路ネットワークにより地域の一体性が生まれる効果があると思う。都市圏と都市圏を結ぶようになるので商圈が拡大することにより、競争性も生まれるが、逆にウィンウィンの関係になるよう一体となり、観光や街をその地域で盛り上げようという機運に繋がることもあると思う。道路を作り、ただ早く走ればいいということではなく、それを利活用していくことが必要だと考える。

○質問10

市街地ルートの中止を求める署名活動をやっている。聞けば聞くほどこのルートはほんでもない。これまで大原の説明会からずっと一貫して全部会議とか参加してきて大町建設事務所にも足を運んできた。署名で回っていると、本当に大町が好きで景観が良くて大町で子育てをしたいという若いお母さんが盛土の道路が通るとびっくりして大変だと言っている。

た。つい 2 年ぐらい前に新築した方も知らないままルートの中にひっかかっていたという話も聞いた。50 年来の道路ということもあるが、世の中は道路計画より世の中の変化の方が早い。もう人口が減ってきている。その中でどうやって大町を持続可能な町にしていくかということでこの道をどう考えるかっていうことでなければいけないにもかかわらず、平成 20 年の計画のまま突っ走っている。この計画の中で、大町の人口も減っているし道路交通量も減るし、渋滞がないのは皆さん知っている。大町から糸魚川まで平均 50 キロで行けるナビタイムのデータで出る。これを 60 キロにするのは確かにできるが 50km でいいのではないか。広域交通が大事とか災害に強い道路とか命の道路などと言っているが、木崎から海の口は断層線の上を走っている。本当に真面目に災害に強い道路、長野道の迂回路とするのなら何でそんなところを通すのか。別なところを通すとかが本来のあり方だと思う。なんでもあそこが現道活用かということ 20 年の計画がそうなっているからだけ。あそこを 60 キロで通れるかどうかということだけがこの計画の根本的な考え方。概ね 60 キロだから 58 キロ、57 キロだっていい。C ルートになった経過を見てきたが、構想段階の国交省のガイドラインに基づいているとは思えない。合理性もなく恣意的な形で C に押し付けてきてるとしか思えない。新設の道路を作ったときにどれだけ交通事故が減るかっていう大きなポイントだが、評価の中には国道の交通事故がどうなるかしか書いていない。オリンピック道路がどういうふうになるかはデータとして使われていない。私は要求したが出してくれない。さらに言えば、ABC ルート、県が決めたとき A がいいと大町建の人が言った。B と C については大町市の要望で決めたと聞いている。多分それは大原の説明会に出た人もご存じと思う。そんな中でなぜ C の一番住宅が多いところになるのか。評価の合理性はなく問題だらけである。ABC について、稲尾から大町を通過して松本の病院まで行くスピードで評価していますが、これは ABC もともと持っていたことであって大町市の中で ABC を評価する中に入れたらおかしい。ABC はそれぞれ皆さん同等だということで議論してきた。その話の中に、稲尾から、松本或いは小児病院までのスピードを入れて一緒にして C が有利だというのはおかしい話。B と C の違いは長さ 500m、60km だと 30 秒で通過する。B と C の違いは扇沢線のところで 250m しか離れていないのに B と C になんであんなに違いが出てくるのか。C に決めつけてきているとしか考えられない。こんな形で大町市の特に住宅の多いところに通すやり方はまったく納得できない。署名活動もやっているのぜひ参加してほしい。

●回答 10 (大町建設事務所)

比較評価は恣意的では無く、数値から読み取ってやっており、大町市にとってこのルートが最も地域の活性化に繋がるルートであると考えている。理解ができないということであればその都度、説明に伺い、理解・納得してもらえよう努めていきたい。

高速道路がない松本から糸魚川にかけて、高速道路、あるいはそれに準じる道路で繋ぎ、この地域の様々な面での強化を図っていききたいというのが県の狙い。松本から糸魚川まで 100 キロあるルートの中で、大町市街地のどこを通すかということで、なるべく数値で比較

ができる形、わかりやすいような形で示し、そのデータだけで決めるものではなく、地域の声、経済界の声、あるいは住民説明会等を通じた市民の声、これらを総合的に判断してCルートに決めた。比較評価の仕方が間違っているとか、もっとこういう方法がいいという意見はあって当然だが、この比較評価だけで決めているわけではなく、ウエイトが大きいのは地域の声で、これを県とすれば反映できるような形でいきたいということでCルートに決めている。

説明会等の中でもこの松糸道路が大町市にとってどんなメリットがあるのかという意見が数多く寄せられている。確かにCルートの市街地区間だけを見れば、市街地とは言っても若干離れており、中心商店街、シャッター通りの解消など直接リンクするものではないが、松糸道路全体ができた暁にこの地域全体が発展していくということを県は考えている。例えば白馬村の観光客が急激に増加し、移住してくる方も非常に多いということでスポットライトを浴びている。例えば、白馬と東京を結ぶ高速バスは大町を通らずに長野を経由して上信越道を使って東京に行っている。東京の人から見ると白馬はとても素敵どころだが、それは長野市のさらに奥にあるのが白馬村というイメージ。県内でも高速道路を使って南から北へ向かって行くと安曇野市はいろんな意味で有名であるが、その奥にある池田町、松川村、大町市は空白地帯である。この松糸道路も白馬村から木崎湖通って大町市街地を通過して長野自動車道に直結させようとしているが、今のところ稲尾駅から長野道に乗るのに約20分程度短縮が図れると説明会で説明してきた。今は白馬村から高速バスは長野を通過して東京へ行っている。長野経由して行った方が10分ぐらい早いので高速バスは当然長野へ回る。これが、松糸道路が仮にできれば、それが逆転し、大町を経由して入ってくる。こういうことが重なり、地域が活性化し、大町というところ素敵どころがあるということも知ってもらえる。こういったことが人口の定住するきっかけになるかもしれない。定住人口が増えることが、商店街の発展につながるかもしれない。この道路をどうやって使っていかは地域の皆様、大町市もみんなと一緒に考えていかないとできない。だから県とすればなるべく地域が望む道路を作ってこれを是非とも地域活性化に役立ててもらいたい。いろいろご意見をいただくが、県とすればこの糸魚川から松本を結ぶこの道路はなくてはならないものだと考えている。

○質問11

今日説明を丁寧に行ってもらっているが、全部皆さんが出ているわけでもなく聞いているわけでもない。初めて聞くことが結構ある。この資料は本当に浅い。もっと細かく書かないとみんな納得しない。これ公に出ていく資料だからそこを端折ったら何検討してきたかって全くわからない。資料もっと厚くするなり誠意を持ってやってもらいたい。隠すところじゃないし絶対オープンにしないと。口で言うと言った、言わないになり、私は聞いているけどここにいない人は聞いてない。おそらく同じ説明できないはずなのでちゃんとここに書いてほしい。このルート帯ABC、今ぼやっとしている中で、実際に何件かかるのか、農

地も宅地も含めて大体わかるはず。この地域で何件かかる、大原でおおよそ何件かかるとか、そういうのはわかっているのであればそれも示す必要があると思う。この道路を計画するにあたって交通事故も少なくなるとあるが、高瀬川を渡るにあたってかなり蛇行しているところがある。実際このカーブがどういう設計で何 R あって何キロで通過するからこの道路なのだと示してもらいたい。

●回答 11 (大町建設事務所)

今日の資料はかなり抜粋したものである。過去にあった説明会はすべて大町建設事務所のホームページに掲載している。必要性などはかなり細かく過去に膨大な資料でお見せしている。農地や家についても 100 メートルの幅の中で該当する面積や戸数をすべて公表しているが、大原地区のみでの数字は出していない。示し方については少し工夫をさせていただきたい。

カーブについては、このルート帯の絵だと急カーブに見えてしまうが実際には半径 200 メートル以上になる。200 メートル以上だと時速 80 キロで走行可能なカーブになる。今後、測量を行い、実際のルート線を示すときには、細かく提示できるかと思う。時速 60 キロ以上でも問題なく走れる道路であることで理解いただきたい。

○質問 12

高瀬川渡河部はなぜまっすぐにしないでカーブにするのか。

●回答 12 (大町建設事務所)

川に橋を架ける場合は、河川に影響が生じないようになるべく直角に架けなければならないという基準があるため、カーブとしている。

○質問 13

C ルートに決まっているということで、どうもうちの横を通るような話。C だけが用途地域で多分住居地域だと思うがそこを通っている。それで静かなところで皆さん住宅を建てて私の周りにも新しく来られた方たくさんいる。来たところに高規格の道路を持ってくるっていうのがそもそもどうかと思う。農地は潰れるところが多いが住宅地を避けるという意味では A ルート帯がいいと思う。もし C ルートであれば大町市でこの C ルートを使ってどのように市街地を活性化していくのかっていうビジョンを見せてもらって、みんながそれじゃ C ルートじゃなきゃ仕方ないよねっていうものが要かと思えます。空白地帯の話が出たがこの空白地帯がいいから大町市という方もいらっしゃる。発展しないのがいいとは言わないがこの静けさがいいという方もいると思う。

●回答 13 (大町市)

C ルートの位置が一番都市部に寄っているということが大きな要素。ルートを使い市街

地へお客様等を引き入れたいというのが市の考え方としてある。A の農村部に行くルートもあるが、市街地をコンパクトにしていきたいという市の都市の将来像を意識した中で、今の住居系の用途の外にどんどん家が建つことをまず規制していきたい。用途の住居系のものが外に出ていくのを防ぐためには道を起点にして、内側の市街地側に事業系のもを持っていきたい。将来像としてコンパクトシティ形成の方向に持っていきたいというのが市の考え。中心市街地では今 4 次の中心市街地活性化基本計画というのがあり本通りを含めた中心市街地を活性化するためにこれまで施策を打ってきている。シャッター街をなくして商店に新しい起業される方を誘導し、中心市街地を歩いていただき生活が可能になるようなウォークブルシティを形成するために市でいろんな施策を打ち、ビジョンがある。4 次の中心市街地活性化基本計画というのが来年ぐらいで終わるが、その次の第 5 次でしっかりとしたビジョンを出していく。施策としてどういうことをやっていくか細かい詰めを今後していきたい。それによって外から来ていただける皆さんを中心市街地に入って住んでいただくことも可能であるし、商売をやる方もこれから出てくると思う。そういったビジョンを掲げながら C ルートが決まったことによって市の活性化に導いていきたいと考えている。