

R4.10.22 説明会に寄せられたご意見、ご質問などに対する回答

	日 時	場 所	出席者
昼の部	令和4年10月22日(土) 14:30～	サン・アルプス大町	110
夜の部	18:30～	サン・アルプス大町	75
		合計	185

※ご意見の内容は個人情報の保護に配慮し、趣旨を損なわない範囲で修正を行っている場合があります。
 ※ご意見は項目ごとにまとめず、個人の意見ごとに掲載しています。
 ※説明会会場での発言および意見募集用紙による意見を全て掲載しています。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
1	農地が潰れ生活権が失われる。また、環境も景観も利便性も悪くなる。工事は県外の大手ゼネコンにとられ、産業廃棄物を盛土材に入れられることが懸念される。	いずれのルート帯でも農地や住宅地、環境などへの影響は生じますが、できる限り影響が小さくなるような道路構造を検討してまいります。なお、ルート帯ごとの農地などへの影響は、第3段階の比較評価においてご説明してまいります。 また、工事の際には地域の産業に配慮した発注を検討するとともに、産業廃棄物が盛土に入ることは絶対ないように適正な管理を行ってまいります。
2	松系道路が大町市にとってどんなメリットがあるかわからない。道路ができても都会から企業が進出してくるか疑問。観光客は道路が不便でも来る。むしろ日帰り観光地化が進むことが懸念される。大町の魅力を高めることにお金を使ったほうが経済効果がある。	【大町市より回答】 大町市では、地域経済や防災等の観点から、松系道路はこの地域に必要な道路として誘致活動に取り組んできた経過があります。松系道路を市のために活用できるように、まちづくりを皆様と一緒に進めていきたいと考えております。
3	これからの予定が見えてこない。いつから用地買収になるのか教えてほしい。	現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な用地買収の時期はお示しできません。ルート帯決定後、詳細な測量を実施したうえで道路の線形、構造を決定し、用地測量により範囲を確定してから用地買収となります。
4	100m幅の盛土を造れば景観が破壊される。道路幅はもっと狭くできるはず。人口減少の中で大規模な道路は必要ない。	現在お示している約100mの幅の細いルート帯は、今後、詳細なルートを検討する範囲のことであり、実際の道路の幅が100mになるわけではありません。
5	松系道路ができることによって企業進出があると就職の受け皿ができる。また、観光も移動時間が短くなれば滞在時間が長くなって観光客が地域で消費する額も多くなる。松系道路に反対してもかえって市の過疎化が進むことが懸念される。松系道路に賛成。	高速交通ネットワークの空白地域である大北地域に松系道路が整備されることで、物流の促進や新たな企業間の取引等、地域産業の発展、救急搬送の時間短縮が期待されるほか、この地域には魅力的な観光地が多く存在するため、更なる観光の活性化も期待されると考えています。
6	質問は紙で提出とのことだが、Webでもできるようにしてほしい。	メールでも受け付けておりますので、大町建設事務所(omachiken-matsuito@pref.nagano.lg.jp)にお送りください。
	今後の予定について、今までの他事例から何年位かかるか分かるはずなので示してほしい。	地域によって状況が違いますのであくまでも参考となりますが、松系道路の安曇野道路の例では、令和元年6月から説明会を開始し、令和2年8月にルート帯が決定されました。その後、現地の測量や設計を行い、都市計画決定手続きを経て、令和4年度から事業化となっております。
	費用対効果を算出しているはず。どのような効果があるから松系道路を造るべきと考えているのか。	時間の短縮、事故の減少、走行経費等から費用対効果を算出することになります。 大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及効果が期待できるため、必要な道路と考えています。
	盛土には大量の土砂が必要になると思うが、土砂はどこから持ってくると想定しているのか。	現時点では盛土に必要な土砂をどこから調達するか想定しておりません。ルート帯が決まり、詳細な構造等を定める段階で調整してまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
	松糸道路の必要性で自然景観の保全と言っているが、市内には太陽光発電だらけだが市は対応していない。	【大町市より回答】 市が策定した「大町市太陽光発電設備の設置管理等に関する要綱」及び「大町市太陽光発電設備の設計等に関するガイドライン」に基づき、計画するものとしております。事業者は、地域との合意形成を図ることを前提に、発電設備を計画する土地や地域の状況に応じた防災や環境・景観保全の観点から、適切な用地選定や十分な調査・検討を行い、開発計画の策定に努めるよう指導しております。
	1分1秒の短縮が大切ならば一番短いルートにすれば良いのではないか。	今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「交通の円滑化」により評価結果をご説明してまいります。 なお、ルート帯の選定にあたっては、5つの分野と13の評価項目により、それぞれのルート帯を比較評価し、総合的に判断してまいります。
	ICに行くために時間が掛かることも考えられる。地域にとって使いにくい道路になることが懸念される。	今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「市民の利便性」により、評価結果をご説明してまいります。 なお、ルート帯の選定にあたっては、5つの分野と13の評価項目により、それぞれのルート帯を比較評価し、総合的に判断してまいります。
7	資料を事前配布してもらえれば家族で話したことを質問できるので事前配布してほしい。	資料の配布に併せてしっかりと説明させていただき、ご理解いただくことが重要と考えています。質問につきましては、後日提出していただくことも可能ですのでご理解をお願いします。
8	大きく西側をまわるルートが良い。3つのルート帯は多くの民家、農地に支障となり用地買収に多額の費用がかかる。大きく西側をまわるルートは堤防沿いにすれば用地買収も容易で安価にできると思う。3つのルート帯ありきの説明である。3つのルート帯のデメリットも説明してほしい。	大きく西側をまわるルートは、3つのルート帯案よりも道路の延長が長くなるため時間短縮効果が低いこと、地形、土地利用等を考慮すると3つのルート帯案よりも不利になることからルート帯案として採用しておりません。3つのルート帯案のメリット・デメリットにつきましては、今後の第3段階の比較評価の中で、できるだけ数値でお示しして説明していくことを考えております。
	3つのルート帯だと西側に住む住民は分断されて市内に出るのに大変になると思う。地域住民のことを考えているのか疑問であり、住民に対してのデメリットが多いと思う。	生活道路を跨ぐような箇所は、できる限り地域の分断にならないよう立体構造とし、地域の行き来ができるような構造を検討してまいります。最適ルート帯の選定以降、地域の皆様と意見交換を行いながら詳細な道路構造を検討してまいります。
	大きく西側をまわるルートも評価に加えて検討してほしい。	大きく西側をまわるルートは、3つのルート帯案よりも道路の延長が長くなるため時間短縮効果が低いこと、地形、土地利用等を考慮すると3つのルート帯案よりも不利になることからルート帯案として採用しておりません。
9	現道活用については幅の広いルート帯検討の前段にやっているべき事だと思う。バイパスを新規に作る判断を市民と検討した上でやるべきであり、松糸道路の進め方の原理原則から外れている。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。西ルート帯の選定にあたり、地域の皆様とコミュニケーションを図りながら手続きを踏んで進めてきた経過がありますので、西ルート帯の中から最適ルート帯を選定してまいります。
	道路はインフラであり、まちづくりの中でどう位置付けるかが一番大切なことなので、市民の意見を聞く場をたくさん設けてほしい。そうした上で意見等を一つ一つクリアしてほしい。これで比較評価に進み、年度内にルート帯を決めることは考えないでほしい。	コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き大町市と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。 また、今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。
10	前回説明会より内容が後退していると感じる。スピード感がないような進め方で残念。松糸道路の計画に賛成で早く計画が進むことを願っている。生活に必要な物資を他県から賅っている長野県にとって松糸道路は必要な道路。	皆様から様々なご意見をいただく中で、さらにご理解いただく必要があると判断し、令和4年10月22日に第2段階3回目の説明会を開催させていただきました。丁寧に説明し、地域の皆様に理解していただくことで、今後の事業がスムーズに進むことに繋がると考えております。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
	他地域でバイパスとして整備された道路を見ても、周辺には店舗等が建ち並び渋滞が常態化してバイパスの意味がない箇所が多くある。盛土にして沿道から出入りできない道路にすることは乱開発や渋滞の抑制にもなるので賛成。	松系道路には、中信地域と北陸地域を概ね60km/hでの走行を可能とし、速達性を確保するという目的もあります。大町市街地区間では、沿道からのアクセスによる速度低下が生じないよう、盛土等の立体構造により沿道からの出入りを制限したいと考えています。詳細な道路構造等は最適ルート帯の選定以降に検討してまいります。
11	災害に強い道路と言っているが、1本しか道路がない場所は現道活用なのに、多くの道路がある市街地区間にさらに道路を造ることは疑問。全体整備方針の現道活用区間は変更されないのか。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。その他の区間につきましても、平成20年度に決定した全体整備方針に沿って検討を進めてまいりたいと考えております。
12	堤防道路を延長して道路を造ってほしい。新設道路を新しく堤防道路として造れないのか。送電線鉄塔は嵩上げて対応すれば良いのではないのか。	高瀬川右岸沿いには霞堤や国道147号、JR等があるため、連続高架橋による立体構造とする必要があります。堤防の安全性を確保するために高架橋等の構造物は堤防から一定の距離を確保する必要がありますので、送電線鉄塔の移設が想定され、困難と考えております。
	高瀬ダムの堆砂を利用して道路ができれば地産地消できて理想。	現時点では盛土に必要な土砂をどこから調達するか想定しておりません。最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を決める段階で調整してまいります。
	新たに道路を造るだけでは大町市にお金が落ちない。サービスエリアの構想はないのか。	SA、PAの設置は予定しておりませんが、地域活性化につながる道の駅等につきましては、大町市と連携して検討してまいります。
13	特に混雑しているところもないので松系道路は必要ない。観光客は喜ぶだろうが、大町は素通りするだけで観光面からも大町市にとってマイナスだと思う。既存の道路を片側2車線に改良すれば良い。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松系道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
14	車道幅員9.5mとのことだが、下幅は側道ありと側道なしでそれぞれ何mになるのか。	現段階では道路の詳細な構造が決まっていないため下幅をお示しすることができませんが、最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を検討したうえでお示しいたします。
	土羽の部分は緑地を保たれるのか。荒れたりしないか。落雪、雪解け水などで下の既存土地に被害は出ないか。	現段階では道路の詳細な構造は決まっておりませんが、設計にあたっては配慮してまいります。また、適正な維持管理に努めてまいります。最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を検討してまいります。
	住宅地を通る所には防音壁等を車道に設置するのではないのか。防音壁等のイメージ画像を示す必要がある。	今回のフォトモンタージュは、概ねの道路の高さや構造を理解していただくために作成したものととなります。最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を検討してまいります。
	松系道路はいらぬ。企業誘致、観光誘客にならない。災害に強い道路ではなく、空路で済ませられないか。	大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待できるため、必要な道路と考えています。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
15	早期に建設して供用開始してほしい。 人が多く住んでいて効果が高いからこそ道路を建設する意味がある。	丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
16	VR動画は公開してほしい。 松糸道路が完成するまでに要する期間や、松糸道路ができた後の騒音や車の流れの変化等が心配である。説明をお願いしたい。	説明会の終了後、令和4年11月の約1か月間、大町合同庁舎と市役所においてVR動画を放映しました。今後、VR動画の公開も行ってまいります。 現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な完成時期をお示しできません。 今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「交通の円滑化」や「環境の保全」により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。
17	完成までの全体スケジュールを明確に示してほしい。いつ完成するのか。	現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な完成時期をお示しできません。 引き続き、丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルート帯を決定できるように努めてまいります。
18	できる道路は有料となるのか。また、自転車、原付、原付二種は走行できるのか。 この事業による大町市の経済効果はどれほどか。	一般の道路と同様であり有料道路ではありません。また、自動車専用道路ではありませんが、自転車、原付等の走行については、最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を決める段階で、警察との協議により検討してまいります。 大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待されます。
19	一番知りたいことはルートの詳細。なぜ資料にルートの詳細が出ていないのか。決定事項でないから言えないはおかしい。こちらは家を手放すことになるかもしれない。	最適ルート帯の選定後、ルート帯の100m幅の中で詳細なルートの検討を進めるため、現段階では詳細をお示しすることはできないことをご理解願います。引き続き、VR動画やフォトモンタージュなどわかりやすいイメージの提示に努めてまいります。
20	完成時期の目標を定めるべき。	現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な完成時期をお示しできません。 引き続き、丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルート帯を決定できるように努めてまいります。
21	今後の予定を少しでも早く決めてほしい。	現在はルート帯を選定している段階であり、具体的な完成時期をお示しできません。 引き続き、丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルート帯を決定できるように努めてまいります。
22	この地域が陸の孤島とならないためにも必要な道路だと思うが農地を守ってほしい。VR動画を見て区画整理した良い農地が潰れると感じた。	今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「農振農用地への影響」により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
23	松糸道路のメリットをもっと周知してほしい。人口の減る中、不要との声もあるが、地域を結ぶ道、市の財政基盤を強くするためにもこの道路を活かした再生計画を立ててほしい。	【大田市より回答】 大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待できるため、必要な道路と考えています。 都市計画マスタープラン改定においては、松糸道路のルート帯の選定が進むことにより、計画の中でより具体的な道路の位置付けやまちづくりの活性につながる施策も検討できるものと考えております。
	大町以北の白馬や小谷の人も利用する道路。市街地区間の現道活用はあり得ない。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松糸道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
24	松糸道路については大賛成である。一刻も早くできる所から着手してほしい。	一日も早い道路整備のため、地域の皆様のご理解・ご協力を得られるよう丁寧な説明を行ってまいります。
	3つのルート帯案は反対。地域が分断され、農地がなくなり景観が悪くなる。オリンピック道路を改良して利用すべき。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松糸道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
25	松糸道路ができれば100年以上先もそのままだと思うので、できるだけ今の景色に差し障りのない道路にしてほしい。そして自然災害に耐える道路を希望する。	今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「景観・文化財の保全」や「災害に強い道路」により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。
	目や耳が悪いので前の方に座らせてほしい。	今後の説明会では配慮させていただきます。
26	東ルートが不採用になった理由が不明	大町建設事務所のHPに松本系魚川連絡道路「幅の広いルート帯の選定」として経緯を公開しています。 https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/doro/matsuitoahabahiro.html 幅の広いルート帯の選定時に検討した東ルート帯は、中央・西ルート帯と比較して土砂災害、浸水等、災害に対するリスクが高く、また、経済性、施工性においても西ルート帯と比較して優位性に劣ると判断しています。
	市町村間を結ぶ道路なので市街地は外すべき。長距離、高速性にはその方が有利。	今後、第3段階の比較評価において、5つの分野、13の評価項目によりそれぞれのルート帯の特徴をお示しし、比較評価してまいります。
27	丁寧な説明、一部クレームに近い言葉に対しても丁寧な対応に感謝。大町市職員には市民をより良い方向へ導いてほしい。	【大田市より回答】 コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き県と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。
28	田園地帯を横切るのは景観上マイナスかと思う。50年後、いらなかった道路とならないことを願います。時代錯誤にならないことを願う。	今後、第3段階の比較評価において、「景観への影響」や「農振農用地への影響」により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
29	賛成の立場から早く進めてほしい。ここまで説明会等、地元に対しても十分な周知をし、段階を踏んでいることは明確。	一日も早い道路整備のため、地域の皆様のご理解・ご協力を得られるよう丁寧な説明を行ってまいります
	地元としてA案を強く支持したい。	ルート帯の選定にあたっては、5つの分野と13の評価項目により、それぞれのルート帯を比較評価し、総合的に判断してまいります。
	盛土主体になることは理解できる。雪が多い当地域において、切土等では日陰の凍結等、問題が多い。	現段階では、道路の詳細な構造は決まっておりません。最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を検討してまいります。
	評価項目案は多面的、多様的に設定されており評価できる。	ルート帯の選定にあたっては、5つの分野と13の評価項目により、それぞれのルート帯を比較評価し、総合的に判断してまいります。
	当初の計画よりかなり遅れている。速やかに次の段階に進んでほしい。	今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
30	市役所を中心にロータリー型に道路を整備して安曇野-大町-白馬を繋ぐ道路としてはどうか。	ご意見として承ります。
31	オリンピック道路を活用すべき。40年前に造る道路なら納得できるが、人口減少が著しいこの地域に新たな道路を造る必要性はない。	大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待できるため、必要な道路と考えています。
	オリンピック道路のクランク部の改良で時速70km/hの可能性は高いので現道を改良すれば十分。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松糸道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
	県が主体だが、大町市はなぜ主導した活動をしないのか。市から国に働きかけて予算を確保すれば東ルートも可能でないか。	【大町市より回答】 地域高規格道路は、複数の市町村を通過する広域的な規格の高い道路であり、市町村が独自に建設することは困難と考えます。市としましては、事業を実施する県とともに市の活性化や、豊かな暮らしの確保といったまちづくりの観点から共に連携しながら建設の推進に取り組んでまいります。
32	道路に併せ古い都市計画も見直してほしい。市街地が衰退しないように都市計画も明確にしてセットで道路を計画してほしい。都市計画の目標がしっかりしていれば反対者も納得すると思う。	【大町市より回答】 都市計画マスタープランは、まちづくりの基本的な方針を位置づけるものとして、将来のまちのあるべき姿やまちづくりの方向性を示すものとして作成しております。松糸道路は、将来のまちづくりにおいて、当市の骨格となり、さらには様々な機能を担う道路となることが期待されていることから、この道路の活用が、市の発展に結び付くよう、計画に反映してまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
33	必要な道路であることは明確なので、早期建設を望む。	高速交通ネットワークの空白地域である大北地域に松糸道路が整備されることで、物流の促進や新たな企業間の取引等、地域産業の発展、救急搬送の時間短縮が期待されるほか、この地域には魅力的な観光地が多く存在するため、更なる観光の活性化も期待されると考えています。
	大町の市街地付近には道の駅がないので道路建設に併せて道の駅を設置すべき。	地域活性化につながる道の駅等につきましては、最適ルート帯の選定以降に大町市と連携して検討してまいります。
34	わかりやすい説明で良かった。この計画を早く進めてほしい。	今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
	木崎湖以北については信号を無くしインターチェンジになるのか。	木崎湖以北の現道活用区間は、大町市街地区間と比較し、信号交差点や沿道からの出入りなどの影響が少なく走行速度が比較的高いため、まずは走行の定時性確保に課題のある大町市街地区間を優先して進めることとしています。
35	わかりやすく理解できた。早期の建設を望みます。	今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
36	ABCのルート帯案に設定した理由の理解できた。	今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
	自然豊かな田園地帯であるこの地に、県外者が気軽に立ち寄れる道の駅がないことはもったいない。是非、インターチェンジ付近に道の駅を造ってほしい。この景観を守りつつ、黒部ダムに頼らない観光誘客の促進に力を入れてほしい。	地域活性化につながる道の駅等につきましては、最適ルート帯の選定以降に大町市と連携して検討してまいります。
37	起点はほぼ決まっているのであれば早めに具体的な説明をしてほしい。起点付近の住民は不安を抱えている。住民の不安を考えてほしい。	最適ルート帯の選定後、ルート帯の100m幅の中で詳細なルートの検討を進めるため、現段階では詳細をお示しすることはできないことをご理解願います。引き続き、VR動画やフォトモンタージュなどわかりやすいイメージの提示に努めてまいります。
38	自宅のすぐ近くを道路が通ることがわかり大変ショックを受けている。中心市街地以外は騒音、大型車の交通量増となっても良いという印象を受けた。多くの農地や住宅を巻き込んだ松糸道路はそもそも必要なのか。	大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待できるため、必要な道路と考えています。 今後、第3段階の比較評価において、「住環境への影響」、「農振農用地への影響」により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。
39	本当に必要かどうか、住民投票をしてほしい。	【大町市より回答】 国のガイドラインに準じて、段階的に住民説明会や市議会等よりご意見をいただき、検討してきた経過があります。こうしたプロセスを踏んで進めてきた計画でありますので、松糸道路の是非について住民投票を実施する予定はありません。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
40	直接立ち退きに当たる人だけでなく、その周辺部の人にも真摯な対応をお願いしたい。	引き続き丁寧な説明に心がけるとともに、最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を決める段階で、大町市とも連携を図りながら、地権者、地域の皆様への丁寧な対応を行ってまいります。
	松糸道路は絶対に必要不可欠なものと考えているが、大町市街地区間ができるまでには時間が掛かるものと思われる。大町市街地区間を少しでも早く着手できるようにするためにも、安曇野北ICから常盤までの間をスピード感を持って進めてほしい。	安曇野市の安曇野北IC(仮称)～安曇橋付近までの約4km区間については「安曇野道路」として令和4年度から新規事業化され、調査設計が進められています。大町市街地までの現道活用区間につきましても、整備が進められるよう、関係者と協議・調整を進めてまいります。
	霞堤があるため高瀬川沿いルートは困難との説明があったが、穂高～常盤にかけての右岸道路にも霞堤があるので可能ではないか。	高瀬川右岸沿いには霞堤や国道147号、JR等があるため、連続高架橋による立体構造とする必要があります。堤防の安全性を確保するために高架橋等の構造物は堤防から一定の距離を確保する必要がありますので、送電線鉄塔の移設が想定され、困難と考えております。
41	説明内容は十分検討されていると思う。様々な意見があるが、可能な意見は取り入れ、一日も早く具体化してほしい。早い整備が次世代の住民にも評価される。自信をもって進めてほしい。	今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
42	松糸道路は盛土ではなく現道をなるべく利用してほしい。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松糸道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
	自転車道路をしっかりと整備してほしい。	自動車専用道路ではありませんが、歩行者や自転車の通行空間と本線の分離方法等については、最適ルート帯の選定後、詳細な構造等を決める段階で、警察との協議により検討してまいります。
	説明会ではなく、話し合う会にしてほしい。	コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き大町市と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。 また、今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。
	市民の意見を反映できるような話し合う場を作ってほしい。市長や市議も交えて子供たちも意見を言える場を設けてほしい。	【大町市より回答】 コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き県と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。 また、今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。
43	松糸道路を強引に進めたいのか。	コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き大町市と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。
44	木崎から佐野坂の国道148号は大雪に見舞われると陸の孤島となるのではないか。災害時の迂回路としても現道以外の道路が必要ではないか。	木崎湖以北は平成20年度に決定した整備方針に基づき、現道活用を基本に考えています。まずは走行の定時性確保に課題のある大町市街地区間を先行して進めてまいります。 また、大雪等による交通障害が生じないよう、適正な維持管理に努めてまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
	B、Cルートの高瀬川を渡った後のカーブが急ではないか。橋の上は凍結しやすいためスリップ事故が多発しないか心配。	3つのルート帯案は、概ね60km/hで走行できる道路とするために必要な道路構造を確保できる線形としています。 現段階では、道路の詳細な構造が決まっていますが、最適ルート帯の選定以降、詳細な構造等を決める段階で検討をまいります。
	大町市からマスタープランに沿って提案がされていて市の意欲も感じられた。	【大町市より回答】 引き続き県と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。
	松系道路ができて大町が通過するだけにならないような工夫をしてほしい。	【大町市より回答】 建設が目的でなく、松系道路が市のまちづくりの活性にどう活かされるか、市民の皆様と連携しながら様々な分野において、活性化策を考えていくことが重要と考えております。
45	盛土でなければならない理由が全く理解できない。地震に対しては盛土よりも平面の方が安全ではないか。浸水の心配よりも地震への対応が必要。景観を損ねる盛土道路は必要ない。	松系道路には、中信地域と北陸地域を概ね60km/hでの走行を可能とし、速達性を確保するという目的もあります。大町市街地区間では、沿道からのアクセスによる速度低下が生じないよう、盛土等の立体構造により沿道からの出入りを制限したいと考えています。詳細な道路構造は、最適ルート帯の選定以降に検討をまいります。地震に対する盛土等の構造の安全性については、適切な地震動を考慮した耐震設計を行ってまいります。
46	1本しかない道路のない木崎湖以北は現道活用で、道路が多い市街地区間に新たに道路を造る理由に全く納得ができない。現道で良い所があれば考え直したらどうか。考え直す気がないのなら意見交換の意味はない。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松系道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
47	提案の3つのルート帯に加え、何もしない場合の評価もしてほしい。	大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松系道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。
	以前に小熊山にトンネルを造る計画があったとのことだが、その計画はどうなったのか。	【大町市より回答】 平地区より、現道の渋滞緩和や国道148号のバイパス案など、小熊山をトンネルで通過するルート案の要望があったと聞いております。しかしながら、その後、道路計画には至っていないものと理解しております。
48	幅の広いルート帯選定には戻らないとの回答にがっかりした。市民の生活と運動公園の移設や工事の難易度、どちらが大事なのか。推進ありきで進める話にがっかりした。	平成30年から幅の広いルート帯の選定を進め、市民の皆様と段階を踏んだ意見交換を重ね、西ルート帯に決定したことをご理解願います。今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら進めてまいります。
49	松本の中央道建設の際、地域が分断されることを危惧していたが、心配していた地域分断はあまり起こらず、むしろ現道や側道が整備されたことにより利便性が向上した。松系道路についても強力に事業を推進していただきたい。	できる限り地域の分断にならないよう立体構造とし、地域の行き来ができるような構造を検討をまいります。ルート帯決定後、詳細な構造等を決める段階で、地域の皆様と意見交換を行いながら対応をまいります。丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。
	資料は良く説明も丁寧すぎるくらいであった。市民の多くは賛成であるので事業を進めてほしい。	高速交通ネットワークの空白地域である大北地域に松系道路が整備されることで、物流の促進や新たな企業間の取引等、地域産業の発展、救急搬送の時間短縮が期待されるほか、この地域には魅力的な観光地が多く存在するため、更なる観光の活性化も期待されると考えています。今後も丁寧な説明と意見交換を行いながら、できる限り早期にルートが決定できるよう努めてまいります。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
50	木崎湖以北は現道活用とのことだが、今のままでの現道活用では住民が困る。現在でも住民は騒音に悩まされ、道路を横断できない等困っている。稲尾～築場の区間は、事故が発生すると通行止めになるが、大町市街地区間には何本も道路がある。まず、木崎湖以北をどうするのか答えてほしい。先に進めないで住民の話を聞いてほしい。	木崎湖以北の現道活用区間は、大町市街地区間と比較し、信号交差点や沿道からの出入りなどの影響が少なく走行速度が比較的高いため、まずは走行の定時性確保に課題のある大町市街地区間を優先して進めることとしていきます。
51	大町市マスタープランで最適ルートとした東ルート帯の再検討を強く要請する。マスタープランにおいて都市インフラとして位置づけ、最適解とした東ルートを最重点として検討されるべきであった。東ルート帯が否定された理由は「農具川の浸水域を通過する」「地震時の影響を受けやすい」「東山からの土石流の危険がある」「建設コストが割高」等とされている。しかし、農具川の整備計画と調整すれば農具川沿いに松糸道路を造ることができるのではないか。	平成30年から幅の広いルート帯の選定を進め、市民の皆様と段階を踏んだ意見交換を重ね、西ルート帯に決定したことをご理解願います。
	木崎湖以北の現状の課題への対応・解決策が図られないままに、市街地区間が先行整備された場合、交通事故・交通障害の増大、沿線住民の生活環境の更なる悪化に繋がることは明らか。新設街路事業として最低限クリアしなければならない「交通事故減少便益」に抵触することになり、大町市域での松糸道路計画そのものが成り立たなくなる。市街地区間と木崎湖以北は関連区間として一体的な整備計画を策定する必要がある。木崎湖以北を先行するか、市街地区間と同時に整備すべき。市街地区間の先行整備の矛盾を木崎湖以北に押し付けることは決してあってはならない。	木崎湖以北の現道活用区間は、大町市街地区間と比較し、信号交差点や沿道からの出入りなどの影響が少なく走行速度が比較的高いため、まずは走行の定時性確保に課題のある大町市街地区間を優先して進めることとしていきます。
	「大町市のまちづくり」との関係について、大町市より説明があったことは一歩前進と考える。本来、松糸道路は都市インフラであるから、まちづくりの観点から緻密に検討しなければならないはずである。しかし、大町市からは具体的な考え方や検討案が示されず、市民への説明不足のまま、長野県任せで事態が推移したことによる大きな危惧がある。大町市50年の計、100年の計として、大町市域の松糸道路計画に責任をとるのは大町市である。県が示すA,B,C案が、人口減少・高齢化が進むであろう大町市の今後のまちづくりにどう関連してくるのか、市民といっしょに考え汗を流すべきである。示されているルートにかかわる市民の受け止めはどうか、不安や疑問はどうか、関係市民の不利益を最小限にするために何ができるか等々。大町市としての関わり方を抜本的に改善すべき。	【大町市より回答】 道路計画は、国が示した「構想段階における道路計画プロセスガイドライン」に準じ、市街地ルートの選定に取り組んでおり、3つのルート帯案については、公共施設や神社仏閣といった動かさない地点を考慮し検討されてまいりました。現在、これらのルート案を市民の皆様にお示しし、ご意見をうかがっている状況であることをご理解ください。また、この道路が、大町市のまちづくりにどう関連してくるのか、次の第3段階の比較評価の中でお示していくとともに、道路の活用については、今後さらに、市民の皆様と共に考えてまいります。
	説明会の質疑でもあったように、説明会当日に会場で説明資料が配布され、それについて短時間で質問や意見を求められても発言しづらいのは当たり前。家族で検討する時間もないし、10月28日を目標に提出してくださいと言われてもなかなか対応できない。大町建設事務所・大町市による説明会のみとせず、市民との意見交換会、ワークショップ、地区別、年齢階層別など、様々な方法で数多く開催し、市民との双方向コミュニケーションを重ね、市民との合意形成を図っていくべきである。名ばかりの双方向コミュニケーションにならないよう市民との議論を尽くしてほしい。	資料の配布に併せてしっかりと説明を行い、ご理解いただくことが重要と考えています。コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き大町市と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。質問につきましては、後日提出していただくことも可能としていますのでご理解をお願いします。また、今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。
	オリンピック道路について「現道は不適」との説明がされたが、中央ルート帯、東ルート帯にある南北性の現道についても調査・検討結果の公開と説明を求め。そもそも松糸道路は現道活用が原則であり、大町市街地区間については「バイパス案を含め更なる調査・検討を行う区間」とされていた。「バイパス案」の検討の前に現道活用についての調査・検討結果が示されるべきである。	大町建設事務所のHPに松本系魚川連絡道路「幅の広いルート帯の選定」として経緯を公開しており、中央ルート帯において現道の国道147号、国道148号の活用について検討しております。 https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/doro/matsuitohabahiro.html また、西ルート帯の範囲に含まれているオリンピック道路についても、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、松糸道路の目的を達成することができないと判断しています。
	ルート選定に当たって考慮した事項として、公共施設や大規模な工場や商業施設をコントロールポイントとして避けたという説明があったが、不適切な説明だと考える。公共事業としての道路事業ならば、公共用地の活用をまず考えるのが筋ではないか。どうしても必要な場合のみ、市民の土地や権利を金銭補償して立ち退き等をしてもらうのが原則ではないか。説明ルート近傍にある公共施設とその用地の範囲、未利用地の公共用地の一覧と概要がわかるように1万分の1程度の地図に図示してほしい。	ルート帯案の選定にあたっては、多くの皆様が生活する団地や学校、神社仏閣などの文化施設、公園等をコントロールポイントとして配慮しています。大規模な工場や商業施設は、移転に乗じて地域から転出してしまうことになると地域経済にも多大な影響が生じること等を考慮し、コントロールポイントとしています。また、多数の方が利用する公共施設につきましても利用者に影響が生じること等を考慮し、ルート帯選定にあたり配慮すべきと考えております。
	地域を分断しないように、交差する生活道路の通行は確保される、と説明されても、盛土による連続的な視通障害は日々の生活感覚から地域分断になることは避けられない。景観や眺望への障害は質的な問題である。大きなストレスになる。視通障害を避ける掘割構造などは検討できないのか。通過する場所は大部分鹿島川の扇状地上になり、地下水は深く地下水への影響は少ないと考える。	松糸道路は、「災害に強い道路」、「交通の円滑化」等の道路計画の目標を実現するため、浸水時にも水没せず、走行の定時性を確保できる立体構造を提案しています。今後、景観を含め、様々な視点から評価を行い、総合的な観点で最適ルート帯を決定してまいります。また、道路構造についてはできる限り地域への影響を低減するよう、最適ルート帯の選定以降、地域の皆様に丁寧な説明と意見交換を行いながら検討してまいります。
	評価方法についての議論はほとんど時間切れで進んでいない。評価方法を中心議題とする意見交換会やワークショップを開いてほしい。提案されている5分野13項目の中の景観や眺望に関する事項は、市民の価値観や感覚に関わっている事項であり、多くの移住者が日々の生活について「景観」や「眺望」を移住の理由に上げている事実がある。また、大町市が推進している地域ブランドにもかかわる事項であるから、多くの市民参加による慎重な評価と市民的な合意形成が欠かせない事項である。「どちらが優位か」という〇×式にはなじまない。	現在、提示した評価項目、評価の視点の案について、住民の皆様からご意見をいただいている段階です。第3段階の比較評価では、評価項目ごとに各ルート帯の特徴をお示しし、皆様と意見交換しながら比較評価を実施していく予定です。
52	市民からの意見募集ですが、今回も全文公開ではなく要約での公開ということで大町建設事務所のコミュニケーションの取り方に非常に失望しています。要約では意見や質問の趣旨が分からなくなります。要約された意見や質問に答えるだけでは一方的すぎ、ガイドラインの趣旨からかけ離れています。このままでは到底市民との合意がとれるとは思えません。地域住民と意見交換会やワークショップを実施し、建設事務所と住民がお互い納得できるようにしてください。	住民説明会等で頂いたご意見につきましては公開を前提に意見募集したものではないため、頂いたご意見の趣旨を変えないように集約・要約をした上で公開させていただきました。今後のご意見等は項目ごとにまとめず、個人の意見ごとに掲載いたします。今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
	<p>大町市の町づくりについて 市の町づくりにおける3つの観点の中の3つめの自然景観の保全と活用であるが、ABCルート案はこの観点をどう評価して決定したのか説明してください。公共施設や商業施設よりも優良農地を潰して分断し、大町の平地部分のほぼ中央を通るこれらの案はこの観点で評価しているとは到底思えません。ABCルートと現道オリンピック道路を3つの観点で評価すると、1つめと2つめはほとんど差が感じられず、3つめにあるの農地の減少や田園風景の活用はABCルートのほうが明らかに悪化するので、ABCルートは大町市にメリットがあると思えません。大町市は大町市民の視点で独自に検討し、県に提案をするようお願いいたします。</p>	<p>【大町市より回答】 道路計画は、国が示したプロセスガイドラインに順じ、市街地ルートの選定に取り組んでおり、3つのルート帯案については、公共施設や神社仏閣といった動かせない地点を考慮し検討されたものです。現在、これらのルート案を市民の皆様にお示しし、ご意見をうかがっている段階です。また、地域高規格道路の計画は、まちづくりからの観点のみでは、評価できるものではないと理解しており、交通の分析や事業性といった観点も合わせ、総合的に判断する必要があるものと考えます。</p>
	<p>災害に強い道路について 説明会では大町市全域の水害を想定しての説明だと理解したが、災害に強い道路を目指すのであれば木崎湖以北の迂回路がない区間を優先して検討すべきではないか。もし美麻線が迂回路だというのであれば、市内でも観光道路や塩の道、八坂線など現状でも迂回路になり得る道路はある。大町市街地全域の水害のほうが木崎湖以北の神城断層や土砂崩れよりリスクが大きいからなのか、市街地を優先する理由を明確に説明してください。</p>	<p>木崎湖以北は平成20年度に決定した整備方針に基づき、現道活用を基本に考えています。まずは走行の定時性確保に課題のある大町市街地区間を先行して進めてまいります。</p>
	<p>起点側ルート帯案について 起点の高瀬川沿いルートは送電線の鉄塔に支障とあるがなぜなのか説明してほしい。もし、近くの商業施設に影響がでるから、という理由であればそれはおかしい(住宅や農地よりも商業施設を優遇すること) 鉄塔の横から踏切を越え除雪設備倉庫の横の道路を跨ぐように高架を作れば成立するように思える。また、大町運動公園に支障とあるが、西側に避ければいい。 商業施設や公共施設は保護し、個人の住宅や土地を潰すというのは明らかに公平性に欠けている。 1.2kmの高架橋も何が問題か分からず、ABCルートの道路構造について質問に対する高架もあり得るという回答と矛盾している。 国道にインターチェンジができない、というのをもってつけたような理由としか受け取れない。国道に直接インターチェンジを作ると現在の上一交差点の直ぐ近くに信号が増えることになり国道通行の支障になる。オリンピック道路をランプとし、市街地方面からオリンピック道路を直進して松糸道路にアプローチ出来るようにした方がよほど利便性はいい。</p>	<p>高瀬川右岸沿いには霞堤や国道147号、JR等があるため、連続高架橋による立体構造とする必要があります。堤防の安全性を確保するために高架橋等の構造物は堤防から一定の距離を確保する必要がありますので、送電線鉄塔の移設が想定され、困難と考えております。</p>
	<p>速度について 今回の説明で唐突に大町市街地区間の走行速度(制限速度)が示された。前回までは路線全体のサービス速度が概ね60km/h以上という説明だったので、一部区間は制限速度50km/hでも良いという理解であったが、全線にわたり60km/hとなると、説明会の道路条件では稲尾、海ノ口は沿道や商店からのアクセスができなくなる。これは大きな問題であり、きちっとした説明が必要である。 そもそも大町市街地区間の制限速度を沿道からのアクセスを制限しての60km/hから、アクセスを制限せずの50km/hとしても、路線全体のサービス速度はおおよそ1km/hしか低下せず、市内の通過時間は2分程度しか変わらず、また、緊急車両の制限速度も60km/hの場合と変わらないので、50km/hで何が問題なのかよくわからない。そこから説明してもらえないと理解できない。</p>	<p>地域高規格道路は沿道や交通の状況に応じて路線全体のサービス速度を概ね60km/hとしています。概ね60km/hの確保が可能な場合には現道活用や平面交差が可能とされており、沿道アクセスの制限を緩和することもできますが、大町市街地区間につきましては、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、現道活用では概ね60km/hのサービス速度を確保できないためバイパスによる新設道路を提示しています。</p>
53	<p>慢性的に渋滞している箇所も無く、既存の道路で不自由していないため新設工事は不要。南借馬を通るから時間読みしにくだいだけで蓮華大橋とクランクを通過する現道で時間読み可能なので案内表示を変えるだけで済む。</p>	<p>大町市街地区間の現道は概ね60km/hでの走行が困難であるため、バイパスによる新設道路のルート帯案としています。また、松糸道路によって速達性が確保できることで、産業面、観光面、医療・防災面等への波及的効果が期待されます。 大町市街地区間の現道を利用するには、信号交差点や沿道からの出入りなどが影響し、走行の定時性確保に課題があるため、立体化するなど大幅な道路改良をする必要があり、沿道の皆様への影響が大きいと判断しています。</p>
	<p>説明会の回数も時間も不十分。10月22日開催の説明会はなぜ1会場のみなのか。従来通り他公民館でも行うべき。資料の事前公開は今どき当たり前のこと。行えないのは事前配布を行うことが自分たちにとって都合が悪いからなのか、単なる怠慢だと思えない。真摯に真剣に取り組んでいただきたい。</p>	<p>様々なご意見について皆様と共有しながら進めていくことが重要と考え、1会場とし、全体の説明会とさせていただきます。参加できない皆様のために説明会の内容は町建設事務所HP (https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/shisaku/matuito1.html)で公開しております。また、資料の配布に併せてしっかりと説明を行い、ご理解いただくことが重要と考えています。質問につきましては、後日提出していただくことも可能としますのでご理解をお願いします。今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。</p>
	<p>ABCどのルートも不要。強いて言えばCルートは蓮華大橋ルートと南借馬ルートのほぼ中間を走るため地震や洪水被害を考えたときに相対的距離が離れていることからリスク軽減という観点で見ると緊急時に最も優れているのではないかと。</p>	<p>大北地域は高速交通ネットワークの空白地域であるため、規格の高い道路で松本・安曇野や北陸地域と結ばれることで、物流の促進、新たな企業間の取引など地域産業の発展や、観光の活性化、救急搬送の時間短縮など波及的効果が期待できるため、必要な道路と考えています。 今後、第3段階の比較評価において、評価項目の「災害に強い道路」等により、それぞれのルート帯案の特徴をご説明してまいります。</p>
	<p>説明会の回数をもっと増やし市民に広く説明すべき。資料は事前配布を強く希望する。限られた貴重な時間なので説明者の自己紹介に計10分も要さずプリントによる紹介で充分。コロナ感染対策に甘え、とにかく時間が短く発言できない。形式上説明会を行い次のステップに進むやり方に強い憤りを覚える。</p>	<p>様々なご意見について皆様と共有しながら進めていくことが重要と考え、1会場とし、全体の説明会とさせていただきます。参加できない皆様のために説明会の内容は町建設事務所HP (https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/shisaku/matuito1.html)で公開しております。また、資料の配布に併せてしっかりと説明を行い、ご理解いただくことが重要と考えています。質問につきましては、後日提出していただくことも可能としますのでご理解をお願いします。今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。</p>

No.	ご意見、ご質問など(要旨)	県の見解(回答)
54	説明会の時間が足りず、多くの市民が意見を言えず答えをもらえなかった。追加で説明会をやってほしい。	様々なご意見について皆様と共有しながら進めていくことが重要と考え、1会場とし、全体の説明会とさせていただきます。参加できない皆様のために説明会の内容は大町建設事務所HP (https://www.pref.nagano.lg.jp/omachiken/shisaku/matuito1.html) で公開しております。また、資料の配布に併せてしっかりと説明を行い、ご理解いただくことが重要と考えています。質問につきましては、後日提出していただくことも可能としていますのでご理解をお願いします。今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。
	前回の説明会で私は借馬の地区で整備するこぶしふれあいパークについて触れ、自治会に説明を求めた。しかし今回の説明会資料の市民の意見には消されていた。情報を県が意図的に隠している。市民に課題がわかるよう、公平、透明性を求める。	住民説明会等で頂いたご意見につきましては公開を前提に意見募集したものではないため、頂いたご意見の趣旨を変えないように集約・要約をした上で公開させていただきました。今回は、項目ごとにまとめず、個人の意見ごとにまとめています。なお、R4.3月～6月説明会に寄せられたご意見のNo.37、65が要約した意見になります。個別の施設等に対しましては、ルート帯決定後、詳細調査を実施し、必要な説明を行ってまいります。
	分断があり生活環境が変わるのは嫌なので今の3つのルートは反対。暮らしの中を避けてほしい。	できる限り地域の分断にならないよう立体構造とし、地域の行き来ができるような構造を検討してまいります。ルート帯決定後、詳細な構造等を決める段階で、地域の皆様と意見交換を行いながら対応してまいります。
	住民目線の評価項目を1つの柱として作ってほしい。利用しやすさ、景観、騒音、農業、自治会への影響等	今後、第3段階の比較評価において、住環境への影響や土地利用への影響、市民の利便性等といった生活に影響する項目についても比較評価してまいります。
	やっと分かりやすいルート動画ができ、全戸配布で通知し認知が少し上がりだした。次のステップに進む前に自治会説明すべき。	コミュニケーションプロセスを重視して、丁寧な説明と意見交換を行いながら進めているところです。引き続き大町市と連携し、市民の皆様との合意形成を図ってまいります。また、今後、地域の皆様のご意見をお聴きするため、オープンハウス形式で説明・対話の場を設ける予定です。