

地元説明会ご意見と回答 (7/27~8/20までに届いたもの)

皆さまからいただいたご意見のうち、NEWS②に掲載できなかったものについて、本書にまとめています。

なお、いただいたご意見は、県に届いた時点で川本町にも伝えていきます。

また、今回の回答についてはNEWS②と重複する部分が多くありますが、ご容赦ください。

たくさんのご意見・ご質問をいただき、ありがとうございました。

Q1-1. 対岸ルートは県としては期間も他の 2 案より早く、事業費としても低いのでこの案を勧める方が良いでしょう。

しかし、川本の町の活性化、利便性を考えるとどうかな?と思います。

町を通らずに次の目的地に行くだけ、通過するだけの町になってしまい、かえって町としては取り残されてさびれていくように思います。

堤防ルートは洪水になった時不安です。

山側ルート、もともとあった案、移転しなければならない場所にいるように思います。

移転先はどこに、という不安はありますがもしそうなれば積極的に考えていきたいと思っています。【意見書（川本在住）】

Q1-2. 対岸ルート（トンネル）は反対です。

街の中を幹線道路が通らない事は川本の衰退につながるのでは。航空写真でも完全に町の中心地を無視しています。江川流域は常に水害を意識した町づくりが必要で、堤防があっても想定外豪雨など絶対安全ではありません。基本的には年月をかけて高台移転や街路の底上げが必要と思います。昨今の豪雨で大量の砂利がたまり川床を高くしているので水害がよりひどくなりそうです。短期決着ではなく、町の活性化を見据えこのルートの内、山側ルートに賛成します。【意見書（川本在住）】

Q1-3. 対岸ルートで通過交通が弓市の町を通ることはなくなると思うが、少なからず人流が減少し弓市の衰退につながると思う。堤防側でも山側でも、弓市側にメイン道路が通っていた方が良いでしょう。【意見書（川本在住）】

回答 1. 弓市地区は、令和 3 年 3 月に策定された「第 6 次川本町総合計画」において、魅力向上が重点プロジェクトの一つに掲げられており、近年、空き家・空き店舗、遊休施設の増加が進んでおり、町の賑わい低下が懸念されていること、また、まちの中心部の狭い道を大型車が通行する現状があり、高齢者、通学生を含む歩行者の安全確保が課題となっていると記載されています。

県としては、大型車等の通過交通を早期に排除できる対岸ルートを推奨していますが、川本町にも意見を聞きながら、最終的にルートを決定したいと考えています。

Q2-1. 豪雨が頻繁に発生したり、雨が長期間にわたって降り続くことが多々ある中で、堤防のかさ上げは必須だと思います。対岸ルート、山側ルートは別途堤防の整備が必要となってくるが、堤防ルートであれば道路整備、堤防整備の両方を補い、工事費も結果として抑えることができるのではないかと思います。堤防ルートを推したいです。

今の堤防ルートでは、下流側からしか町中に入ることができないため、上流側の橋の方からも町中に入る道があってもいいのではないかと思います。

【意見書（川本在住）】

Q2-2. 度重なる洪水被害から住民を守るためには、堤防のかさ上げを早期に実現する以外にはありません。現在のところ、堤防の実現に向け要望はされているものの確約はされていない中、川本波多線の改修工事はまたとない堤防実現のチャンスだと思います。

水害の危険が高まっている川本にとって、堤防ルート以外に選択肢はないと思います。完成まで25年ということですが、この工事の着工が確約することにより安心感を得ることができます。まずは、堤防着工から進めていただくことで堤防完成の時期を早めることはできないでしょうか。

川本大橋、東大橋共に老朽化が進んでおり、新しい橋に架けかわることも魅力の一つです。

堤防ルートであれば、他のルートと比べると、弓市商店街への出入りもしやすいので、心配される商業の衰退も抑えられると考えます。

予算的にも、堤防と道路と両方をかなえる工事であることを考えると、決して高くはないのではないのでしょうか。

谷戸橋付近のかさ上げも急がなくてはならないと思います。僅かの水位上昇で、通行困難になる状況は早期に解決していただきたいです。

「災害に強く、安全な地域を支える」という観点からも、是非堤防ルートを推し進めていただきたいです。【意見書（川本在住）】

回答 2. 6月の地元説明会のあと、再度、江の川堤防の管理者である国土交通省に確認を行いました。

国土交通省では、江の川の治水対策を計画的に進めています。江の川下流（島根県区間）では、平成30年7月豪雨および令和2年7月豪雨により、近年2度の浸水被害が発生しており、国土交通省において浸水した箇所をはじめとし、重

点投資により河川整備（谷地区、瀬尻・久料谷地区など）を進めています。

県が堤防ルートを選択をしても、(着手の時期は堤防管理者である国土交通省の判断によるため) 堤防が早くかさ上げされることはないと考えており、また堤防のかさ上げを単独で行うよりも家屋移転等が多く、より時間を要するおそれがあります。

川本町は、国に対して早期の堤防整備を要望しています。県としても、江の川本川の治水対策については、引き続き国へ対して必要な予算確保と事業の加速化を求めているところです。

商業の衰退については、回答1をご参照ください。

川本波多線のルートについては、上記のようなことも踏まえ、今後、川本町の意見を聞きながら決定します。

Q3-1. 対岸ルート案に賛成します。一番の決め手は、工事期間が短いことです。昔から川本町は水が出ると周辺道路が冠水し、通行止めにより一時的に孤立してしまうこともあり、町外へ安全に避難できるルートを早急に確保する必要があると思っていました。谷戸橋は、約 8.0m で冠水してしまうため、最近の異常気象では、すぐに冠水し通行止めになってしまいます。大田方面と美郷方面への避難ルートが確保されるということは、意義が大きいと思います。そのためにも、早く完成させる必要があると思います。

弓市地内をはずすと、町が寂れるといった意見もありましたが、今でも広島方面から大田市へ向かう人は町内を通らず大邑農道を抜けています。町外の人に町へ弓市へ来てもらうことはこの道路工事とは別であり、町が取り組むことだと思えます。

3つのルート案が同じ工期であるのなら、治水も兼ねた堤防ルート案がベストだと思いますが、25年は長すぎます。正直 10年も長いと思いますので、決定後は早期に着工し、もっと工期を短縮して速やかに完成してもらいたいと思います。【意見書（川本在住）】

Q3-2. 提示のあったルート案については、「対岸ルート」を希望します。理由としては主に①完成までの期間②事業費が最も安価かつ効率的であることです。

また、弓市地区の今後のまちづくりを考えていく上で、地内に川本波多線が通るか通らないかでは、今後のまちづくりの考え方に大きく影響すると考えますが、人口減少なども考慮して 30年後に道路がある（残る）ことを考えるよりも、10年後には地内を大型車などは基本通らない（交通量が減少する）ととらえた方が、ハード面を含めた弓市のまちづくりを考えやすくなると思いますし、10年後というところで現実性を持って考えることが出来ると思います。【意見書（川本在住）】

Q3-3. 私は対岸ルートの早期完成を期待します。

完成まで 10年との事、それとは別の心配がありますので下記の防水対応が大丈夫なのか心配して居ります。

昨年 7月 14日の増水の実情をのべますと、堤防を越水寸前でありました。三島側から見ますと、あと 70m位で水が越える状況でした。これは町中に越水すると感じました。昭和 47年 7月の大水害が頭がよぎりました。

主要地方道川本波多線のルート設定は大切だが、当面の堤防のかさ上げが必要です。弓市に越水した場合、弓市地区は消メツします。

（次ページへ）

現在の町勢では弓市の立直りは不可能です。その力はありません。廃線跡地をベースにしてもう 2~3m かさ上げする事で水害の心配がなくなります。堤防ルートの高さも幅もありません。

水害の心配の無い日々を送れます。トンネルの残土の活用もはかれます。【意見書（川本在住）】

Q3-4. 地区説明会（中央）に出席しました。

3 ルートの説明を受け、住民の方等の意見を聞かせて頂き、いろいろな意見があるのだなと思いました。これも町のことを思っている意見ですので、どれも正しいことかもしれません。

私としては、現在住んでいる大田で県道改良が進んでいますが、当初 10 年で完成と説明を受けましたが、つい先日の説明会では何時完成か示せない状況でした。

今回は県担当者の方も、町のためにと業務を進めておられます。早期完成が 1 番と思いますので、対岸ルートの整備を進めてほしいです。どのルートでも、町に寄らない人は寄りません。寄る工夫を、みんなで考えるべきだと思います。意見の提出が遅くなり、大変すみませんでした。【意見書（大田在住）】

Q3-5. 対岸ルートに賛成

利点①事業費が安い

②完成迄期間が短い（「つなぐ道プラン 10 年以内」もある）

欠点①事業調整で移転先協議、補償問題等多過ぎる。

②まち中を通らないため車の量が減り、元気が無くなる。

・活気あるまちづくりに工夫が必要

・「まちの中へ人や車の流れをつくる仕組」非常に良いと思う。

・町と商工会で町の中心部に一応の生活用品が揃ったショッピングセンター的な物を造る。（例、石見町のアベルのような）

・山側、堤防ルートの 25 年はあまりにも長すぎると思う。【意見書（川本在住）】

Q3-6. 対岸ルート案を希望します。

- ・早期の実現が可能であり、事業経費が他のルートよりも安価であること
- ・川本大家線の嵩上げにより、出水時の谷戸方面への通行が確保されること
- ・トンネル掘削がメインであることから、工期への影響がないこと
- ・災害の影響を受けにくいルートであること
- ・他ルート案は家屋移転が多く、弓市地区からの人口流出につながること

【意見書（川本在住）】

Q3-7. 対岸ルートが最良だと思います。

バイパス計画は当初計画から 20 年近くが経過しており、一刻も早い完成が地元住民の希望であり、本ルートが完成までの期間が最も短いことは評価される。

堤防ルートは弓市地区の抱える暫定堤防問題を解決する良案ではあるが、国との調整など抱える問題が多く、バイパス計画が再び止まる懸念がある。再度の事業遅延は避けるべき。【意見書（川本在住）】

Q3-8. 対岸ルート案が良いと思います。

川本大家線の嵩上げによって、谷戸からの通行が確保される事が、水害時には大切になると思います。【意見書（川本在住）】

Q3-9. 早期の実現が可能であることや事業費が他ルートよりも安価であること、また、川本大家線の嵩上げにより、出水期の谷戸方面への通行ができないことから「対岸ルート」案を希望します。【意見書（川本在住）】

Q3-10. 対岸ルート案を希望します。

早期の実現が可能であることや災害の影響を受けにくいルートであることが、ルートの選択において非常に重要だと思います。また、他ルートと比較し事業費をおさえられることも良いと思います。【意見書（川本在住）】

Q3-11. 事業経費、工期いずれの視点から見ても「対岸ルート」が良いと思います。近年、毎年のように水害が発生しており、災害時のルート確保についても早期実現が求められると思います。【意見書（川本在住）】

Q3-12. 対岸ルート案を希望します。

- ・ 早期実現が可能である。
- ・ 弓市地内の安全安心な新たなまちづくりが可能である。
- ・ 川本大橋、川本東大橋の県道で維持をお願いしたい。【意見書（川本在住）】

Q3-13. 私は対岸ルートを希望します。

理由としては以下のとおりです。

- ① 早期の完了が見込め、コスト面が有利の為
- ② 災害の影響を受けにくい為
- ③ 家屋移転が多い場合は、引っ越しする人が多くなる可能性がある為

以上により、私は対岸ルートを希望します。【意見書（川本在住）】

Q3-14. 対岸ルートが良い。

堤防ルートは速度も速くなり自動車の騒音が発生、民家に影響を与える。

浸水被害がここ数年あるので堤防を上げて欲しい。【意見書（川本在住）】

Q3-15. 川本工区のルートについて説明していただきありがとうございました。早期の完成を希望しますので、完成までの期間が早い対岸ルートが望ましいと思います。

【意見書（川本在住）】

回答 3. 対岸ルートは、トンネルの掘削土砂を利用して川本大家線の嵩上げを行うとともに、川本大橋までをつなぐルートになります。

県は、早期完成が見込め、かつ家屋移転等の影響が少ないルートとして対岸ルートを推奨しています。今後、川本町と協議・調整を行った上で最終的にルートを決定します。

また、対岸ルートの場合は、川本大橋・川本東大橋を引き続き利用していくこととなりますが、これは川本工区整備後も県道として管理することとなります。

Q4. 主要地方道川本波多線・川本工区 News の「意見と回答」を拝見しました。

町民の意見を聞くことも大切なことですが、川本町として 30 年 50 年先の弓市地区のことをよく考えて判断して下さい。

谷地区の治水事業を利用することも一理あると思いますので町、県ともによく考えてルートを設定して下さい。

本日は改めて川本工区のルートについて意見を述べさせていただきます。

主要地方道川本波多線は、中国山地を走る「中国自動車道」と日本海側を走る「山陰自動車道（国道 9 号）」との中間地点を東西に結ぶ重要路線と認識している。

主要な幹線道路として位置づけるのであれば、起点と終点を短距離でそれを短時間で結ぶだけの道路であっては行けないと思う。

途中観光地があればそこにも立ち寄り又一番重要なのは官庁などがある地点は少し遠回りするようでも絶対に外して通過するような道路であってはならない。

この度島根県から提示された三ルートについてはそれぞれ長所短所があるものの前述した点を考慮すると、対岸ルートについては官庁のある弓市地区を無視したルートとして賛成することはできない。

弓市地区には言うまでもなく川本警察署、川本合同庁舎（道路管理者でもある県央県土整備事務所）、ハローワークや川本町役場などがある。

これらの官庁への利便性を重視した道路でなければならないと考える。又弓市地区にある悠々ふるさと会館は県西部においては指折りの音響施設を整えた文化ホールである。

それでは堤防ルートはどうでしょうか、弓市地区からは見えるが弓市地区に進入するには地区のはずれの二つの交差点であり、図面上で見れば弓市地区に一番近い地点を通るルートではあるが道路としての利便性が低いということを説明すべきと思う。（堤防のかさ上げは川本工区とは別途に考えるべきである。）

支障移転家屋については堤防のかさ上げや詳細測量に入るともっと増えるのではないだろうか。（川本工業所から天神町の上を通り新しい橋につながる取り付け道路はできますか。）また残った住宅地についても堤防添いの住宅はのり面が迫ってきて住環境は悪化すると考えられませんか。そうすると住民の協力は得られないのではないのでしょうか。

（次ページへ）

又堤防のかさ上げに合わせた高さで道路が整備されるものの昨今の豪雨は異常なものがあり、特に江の川は広島県の北部を含めた広い流域を持つ河川であることから上流でのゲリラ豪雨によっては堤防は絶対的なものではないことも頭に入れておくべきと思う。

そうなると前から計画されていた山側ルートに戻るべきである。このルートはすでに川本小学校のプール撤去、その上にあった民家4戸の家屋移転、法隆寺の墓地移転などが先行して行われているのになぜかこの計画は町民に知らされることもなく白紙になったと聞く、理解に苦しむ。

4番目のルートとして

木路原地区から山側ルートを検討していただけますか、提案するルートは多田地区（松原橋付近）から江の川を渡ると、木路原地区はすでに治水事業と共に整備済みの川本波多線を通り木路原地区からトンネルで悠邑ふるさと会館裏の現道にタッチして川本小学校裏、法隆寺裏を通り主要地方道仁摩邑南線を併用して下谷から三島地区の主要地方道川本波多線にタッチすることにより新しい道路網が整備されることになる。

完成までの期間や事業費の算出がどのような基準で出されたのかわからないが、川本町として事業費や工事期間も大切なことではあるが一度しかない機会なので川本町の中心地の繁栄につながることを皆でよく考え事業が終了してから後悔することのないよう島根県の常識あるご指導を頂きたいと思います。

4番目のルートの利点

- 1, 谷地区の治水事業に、支障家屋の移転先を受け入れる計画を立てることにより移転先の問題は解決される。
- 2, 悠邑ふるさと会館は音響施設が整備された県西部でも有数の文化施設でありこのルートにより会館への東西からのアクセスが整備されることになりこれによって町外から来られる音楽ファンや利用者にとっても分かりやすく又来やすい施設として親しまれる。
- 3, 弓市地区へは、ふるさと会館手前の交差点から進入することにより中新町、下新町へつながり又官庁街にも容易に行くことができる。西方面から来ても法隆寺下から弓市地区に入ることができる。

(次ページへ)

- 4, 下谷から三島地区がつながる新しい道路網の整備により消防の救急活動でも患者の命を守るための1分2分の搬送時間が弓市地区を回るより短縮される。
- 5, 木路原地区を通ることにより、木路原地区と多田地区との集落のつながりが強化される。また多田地区から江の川を渡るので川本東大橋は「主要地方道仁摩邑南線」の橋梁として残すことができる。
- 6, 下谷地区から三島地区に渡るため、川本大橋は「一般県道川本大家線」の橋梁として残すことができる。
- 7, 災害時の道路ネットワークで大田―広島間の連絡向上とあるが、大田―広島間のルートは川本波多線を東進して美郷町粕淵から国道 375 号を経由して行けば時間的にも早いものではありませんか。
- 8, こうした山側ルートの利点を活かすことにより、谷地区を経由して弓市地区と因原地区を繋ぐ「江の川左岸道路」として将来の一般県道別府川本線の整備につながる夢がわいてくる。【意見書（川本在住）】

回答 4. 各ルートにそれぞれ特徴があります。ご意見のとおり、「川本町のために良い道路」となるよう、県だけではなく、川本町にも意見を聞きながらルートを決定的することとしています。

なお、今回山側を通るルートとして様々な案を検討しており、その中でご意見にある木路原からトンネルで通過する案を検討しましたが、明らかな優位が見られなかったことから、「山側ルート」を提示させていただいています。

Q5. 川本工区 News No. 2 を拝見いたしました。

地元説明会での意見やその他の意見、もっともであると感じながら、誘導された意見もあるなと思いました。

三案あるが、この案が一番速く、一番安価で出来ますと言われれば、当然賛成と言いたくなりますね。短絡的な発想からの意見であってはならないと思います。

また、今回配布された冊子の意見欄からは、同じ川本町内であっても、弓市、因原、三原各地区の地域性による意見の違いを感じました。

道路をつくることだけが目的なのか？

地域住民の生活、暮らしやすさを守ることが目的なのか？

県職員の皆さんの行政にあたられる目的とは？

皮肉に聞こえる質問をしますが、申し訳ありません。

今までの山側ルート、堤防ルート、仙岩寺山下のトンネルルートの三案。改めて、現状から地域の未来を考えると「一旦、全てを白紙にする」ことも必要なのではないのでしょうか。

以前の意見として、山側ルートの改良案を提案しました。基本的な考え方はその通りですが、現在の進め方を見ていると「立ち止まる」ことの必要性を意見として表明したくなりました。

川本～大田間の交通の利便性を考えれば、谷戸・三谷を通り大田市へ抜ける農道を改良することが最短時間で結ぶルートではないのでしょうか。

川本～国道261号間の車両は、多くがその路線を通ります。広島ナンバーも多く見かけます。

川本～粕淵間については、果たしてバイパスを急ぐ必要があるのでしょうか。三瓶山の観光面、通勤・通学される方々の利便性を考える時、仙岩寺山をくり抜くバイパスは本当に必要でしょうか？

バイパス道路が何故検討されるようになったのか。紆余曲折の中で、その政策に振り回された住民の方々もおられます。ここまで遅くなった方針・政策には、それなりの問題点があったからだと思います。地域の衰退が更に進んでしまうという禍根を残さないためにも、関係者が「問題点を全て出し合って議論すること」が求められます。

(次ページへ)

現状、川本町弓市地区の空き家は増加の一途。将来の道路の拡張も可能になります。中央部の作りかけの道路と上新町側からの堤防補強を同時に工事した時の道路はどのような状態になるのでしょうか。老朽化した商工会の建物はそのまま良いのでしょうか。

島根県の財政状況からも、必要とされる事業の順位付けとして、本当に急ぐ事業なのでしょうか。

県民、そして地域の住民にとり、「今、慌てて取り組む」ことなく、一旦立ち止まって考えてもいいのでは。

改めて「当該地域の未来を考えて」方策を再構築することも必要でしょう。

他の事業に比較して多額でないとしても、現在の事業の財政負担は、後世の県民の負担になります。

「国の借金は、国民の金融資産の範囲内なので問題ない」という意見があります。他国に国債を引き受けてもらう場合の金利は高くなりますが、自国民が引き受ければ金利は安くできます。現在の状態です。財政破綻は免れても、その付けは「国民へのしわ寄せ」です。

当面の金利上昇が期待できなければ、経済成長も国民の生活水準も、現状程度で推移するものと考えられます。

県、市町村財政についても、納税している皆さんは「経費節減」を願っています。今は昔の話になっていることは情けない限りですが、川本町は、過大な借金で苦労した経験があるはずです。

改めて本事業を考える時、急ぐべき事業なのかどうか、客観的に考えて見直すことも必要だと感じました。

急いで結論を出して、かつての「明治以来の小さな拠点都市」が消えてしまうようにならないことを願って。【意見書（川本在住）】

回答 5. 県は、令和2年度に「島根の『つなぐ道プラン2020』」を策定し、その中で主要地方道川本波多線等の骨格幹線道路の整備について、10年後の改良率100%を目指す、としています。

ルートの検討にあたっては、島根県及び川本町の財政状況・人口減少や道路ネ

ットワーク全体の実現可能性などを踏まえ、幅広くルートを検討しています。

ご意見のとおり、県だけではなく「川本町のために良い道路」となるよう、これまでに地元説明会等を実施してきたところであり、またいただいたご意見についてはすべて川本町に伝えています。

事業の休止は想定していませんが、いただいたご意見等を踏まえ、川本町も意見を聞きながら行うこととしています。

Q6. 県道川本波多線川本工区は、平成5年にルート決定がなされ、対象地域住民に対して、町を通じて再三説明、約束がなされ、町民合意の下に、国、県、町で決定されたルートで工事が着工されました、にも関わらず、急に新ルート案が、新聞に報じられ（平成13年4月12日、山陰中央新報）しました。

地域住民に何ら説明もなく、突如として、路線変更され、木路原、多田住民は、想像を絶するものがありました。

新ルート案が提示されてから、木路原、多田自治会が合同で、役員会を30回以上開き、検討を重ね、川本町長、川本町議会に要望書を提出しました。

平成14年1月24日第1回主要地方道川本波多線バイパス推進協議会、（推進委員18人、参与7人計25人、事務局3人。）が設置される。私は推進委員18人の内1人です。

協議の結果、木路原、多田自治会は、川本町の将来を考え、平成14年3月6日、第4回推進協議会で、条件の下に、ルート変更に同意することと、苦渋の選択をする。

上記以来、月日もたち、川本町長、川本議会議長より島根県に、の通り再三陳情して頂き、ご検討頂いたことと思います。

東大橋から木路原の間、以前道路の嵩上げ、法面の補強等して頂きましたが、今だ、安心して通れる状態ではありません。改良宜しく願いいたします。

この度の川本波多線川本工区の3ルートの件ですが。

3ルート以外に良いルートがあるかと言われれば。川本大橋を通り、妙船寺のところで行き止まりになっている中央通りを、旧三江線沿いを通り、川本東大橋を通り、多田トンネルにつながるルートが、家屋移転等が少なく、短期間で、工事費も安くなると思います。

3ルートで、どれが良いかと言われれば、事業費、完成までの期間、家屋移転件数、等を考えると対岸ルートが良いと思います。【意見書（川本在住）】

回答 6. 川本工区は、ご意見のとおりこれまでの様々な経緯を経て平成17年に休止となった工区です。令和2年度に「しまねの『つなぐ道プラン2020』」が策定され、今回、島根県及び川本町の財政状況・人口減少や道路ネットワーク全体の実現可能性などを踏まえ、幅広にルートを検討し、その内容について地元説明会や広報を行っているところです。

県としても、山側ルート・堤防ルートの家屋移転等による影響や事業期間を配慮し、対岸ルートを推奨しています。今後、川本町の意見を踏まえながら最終的にルートを決定します。

Q7. 対岸ルートを推進します。

谷戸の住人として昔からの念願であります水害に脅かされない道路として地区の安全と安心のために対岸ルートでお願い致します。

県道 187 号線は大邑農道の開通によって大田市、出雲市、美郷町へのアクセスが増大し通勤、緊急車両や物流、関係住民の重要な路線となりましたが近年の度重なる江の川の増水により谷戸船津地区が長時間にわたって冠水し通行止めになることは地区住民をはじめ道路利用者として大変不便です。

谷戸側トンネル出口を江の川より奥（経塚より三谷側 100m上流側）へ設けて川本大橋までトンネルで通行できるように設計をお願い致します。

江の川開発さんから川本大橋までのかさ上げは山が急峻で落石やのり面崩壊等の危険が予測され工事期間中において全面通行止め等を実施されると地区民の通勤、タクシーやバスの利用また、緊急車両の通行等に支障があると住民にとりまして生活の不安が多々あります。

トンネルから川本大橋出口はランドアバウトで対策出来ないでしょうか。

川本町の堤防は主幹が国土交通省なので県、町、住民の陳情等によって今回の工事とは切り離して行うことによって早期実現できるのではないかと思います。

【意見書（川本在住）】

回答 7. 県は、災害時にも対応でき、早期完成が見込め、かつ家屋移転等の影響が少ないルートとして対岸ルートを推奨しています。今後、川本町と協議・調整を行った上で最終的にルートを決定します。

なお、ご意見にある詳細な内容については、ルート決定後に行う詳細設計で検討します。

以上となります。たくさんのご意見、ありがとうございます。