

意見募集（パブリックコメント）の結果について

○ 意見募集期間 令和8年3月31日（火）～令和8年4月30日（木）

○ 提出意見件数 40件（2者）

（御意見は記載に当たり、趣旨を踏まえて一部要約させていただいております。）

No.	該当箇所 (ページ・項目)	御意見の要旨	県の考え方
1	全般	施策やその効果に関連するデータがほとんど示されていないので各施策の有効性が評価できない。 道路交通環境の整備については実績と計画（工事期間が明らかなもの）を示すべきである。	本計画は、長期的な施策の大綱を定めるものですので、施策等に関連するデータの記載はありません。 いただいた御意見は、具体的な施策を実施する上での参考にいたします。
2	17 ページ (5) 外国人の交通安全対策の推進	外国人にも交通ルールを知らせる必要があるが、「国際基準と異なっている」、「不合理である」、「日本語が読めないと理解できない」ことを検証する必要がある。	母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発に取り組んでいきます。また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備等を推進します。
3	17 ページ (6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	特定小型原動機付自転車は現在最も「死にやすい」乗り物と考える。要は「死にやすい」と「代替可能なモビリティが多くある」を天秤にかけると、シンプルに後者優先で「死にやすい」特定小型原動機付自転車は規制すべきと考えている。 道路交通法やその施行規則や特定小型原動機付自転車については内閣や警察庁での区分により全国的な制度とされたが、実態としてこれらがそのまま県内にも適しているとは到底思えない。幸いにも県内に大規模な導入がされておらず摩擦が発生していない現状を利用し、県外の事例を観察すべきと考える。	特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、関係事業者等と連携した広報啓発活動や各種街頭活動を通じて交通ルールの周知や安全利用を呼びかけています。 特定小型原動機付自転車は、道路交通法

		また現在都市部等で導入されているような実機を見るに、タイヤの大きさや乗り方やブレーキの制動力等が、俗に言う「田舎道」が市街地からすぐ現れ「坂道」も多い県内ではとても使用するには危ないことが想定でき利用の合理性を欠く。もしも導入が進み道路の保全の不備に起因する事故が生じた場合、道路の管理者に損害賠償請求される可能性も生じる。 上記を理由に特定小型原動機付自転車の取り扱いについては、長野県の自転車の条例のヘルメットの着用のように、特定小型原動機付自転車について独自の施策が必要ならば条例を作るべきと思う。少なくともタイヤの大きさや乗り方やブレーキの制動力を都市圏で利用されるものと同じものを同じように使えるのは危なくて死にやすいので、基準を設けた条例を作るべきと考える。 ところで特定小型原動機付自転車はレンタルによる利用が前提で導入が進む背景があり県内でもその可能性が十分ありえる。レンタル利用による前提を考慮しなければ安全対策として足りない。また各地での特定小型原動機付自転車のトラブルを見るとこのレンタルと言う背景による法令順守が進んでいないだろう点も強烈に存在している。 特定小型原動機付自転車のレンタル利用については、県内ではレンタサイクルの導入を各地で既に実施済みでありかつ観光や生活のための移動手段の導入を自動運転の自動車でも進めている地域が多く、ほぼ若者向きの特殊な用途でしかない特定小型原動機付自転車について、いったん完全規制しても住民や観光客は困ることはないだろうと考える。	において公道での使用が認められていることから、特定の地域において利用を規制することは困難であると考えますが、いただいた御意見も参考に、引き続き特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの安全対策を推進していきます。
4	17 ページ (7)生活道路における歩行者等の安全確保	道路は「階層化された道路網」として都市計画（まちづくり計画）として考えるべき。道路の実情を考慮した制限速度の設定が必要	道路の実情を踏まえ、安全かつ快適な交通環境整備に取り組んでいきます。
5	20 ページ～ 道路交通環境の整備	交通安全は交通体系の一部であり、交通体系は都市計画（都市部以外のまちづくり計画を含む）の一部なので、都市計画が整理されていなければ交通安全は実現できない。 「市街地と郊外」、「市街地の内部構造、郊外の集落の配置と構造」、「階層化された道路網（市街地内部の道路網、広域道路と集落の関係）などは、全体として階層的に計画されるべきである。 都市計画も道路網も階層化されていないので、高規格道路によって生活道路の交通量が増える。 バイパスを作っても元の道路は再整備されない。 戦後復興と高度成長を経て人口減少と大都市集中が進んでい	交通安全について、交通体系のみならず、その基盤となる都市計画やまちづくりの在り方と密接に関係しているとの御指摘は、重要な視点であると考えております。 引き続き、いただいた御意見を踏まえな

		る現状を直視し、気候変動対策を組み込んで、把握、分析、対策を進めなければならない。	がら市町村や関係機関とも連携した交通安全対策の推進に努めていきます。
6	20 ページ～ 道路交通環境の整備	長野県の道路計画は長距離、高規格道路が中心となっており、道路構造令で必要とされている歩道（または自転車歩行者道）、自転車道が整備されていない箇所は膨大である。道路構造令は「最低基準を規定した」技術基準なので、技術基準を満たしていない道路は改良を検討しなければならないのは当然である。 道路の利用については、現在の「車利用の需要を最優先」とするのではなく、道路の状況に合わせた車の通行量に制限しなければならない。 そのためには「土地利用を基本とした都市・まちづくり計画」、「階層化された道路網（通過交通の排除を含む）」、「利用目的に合わせた移動手段」が必要である。 さらに、「人口減少と高齢者比率の増加」、「災害多発」、「産業構造の変化」という社会変革を踏まえて、従来の延長から変えねばならない。	いただいた御意見は重要な視点であると考えています。 引き続き、社会変化に対応した、安全で持続可能な都市交通環境の整備に努めていきます。
7	20 ページ～ 道路交通環境の整備	ラウンドアバウトは「鋭角での交差」、「狭い道路、進入禁止道路が含まれる」、「近くに枝道がある」、「用地が不十分」、「バス停などの併設」など、不適切な場所が多い。 自転車は車と分離し、間隔を空ける必要がある。 信号が無いので車が連続的に出て行くため、近隣に信号が無い横断歩道（交差点以外を含む）があると横断できなくなる可能性が高くなる。 視覚障害者への配慮が必要である。 ラウンドアバウトで接続する道路間が鋭角だと曲がれないので手前にショートカットを設けているが、同様に危険なので、接続部分を変更して直交とすべきである。	ラウンドアバウトの設置にあたっては、安全に配慮した道路設計を行うよう努めています。
8	20 ページ～ 道路交通環境の整備	一般交差点において常時左折可は交差点信号が停止でも左折可能とするものだが、横断歩道で歩行者に衝突する事故が絶えないので廃止することになっているにも拘わらず、一方通行を指定して同じ機能を持たせている。しかし敢えて逆行する利点が無いので一方通行の理由はない。 高速道路の出入り口では出入口の信号が停止でも常に出入りできるように側道が設けられているが、歩行者は歩道橋・横断地下道の通行となり、障がい者などは通行できない。また、自転車は交通法規を守ることができず、危険な通行を強いられる。一部の幹線道路の合流点の同様の構造を含めて、通常の交差点にすべきである。	交差点の設計にあたっては、現地の状況により交通処理能力や安全性を考慮し、より利用しやすい道路環境の整備に努めていきます。

9	20 ページ～ 道路交通環境の 整備	現状では横断が安全ではないことが明らかなので「横断歩道を増やす」、「歩者分離信号にする」、「青信号の時間を延ばす」、「横断歩道に明るい街路灯を必ず設置する」ことを早急に大々的に整備しなければならない。	交通安全施設につきましては、必要性和安全を考慮し、引き続き適切に対応していきます。
10	20 ページ～ 道路交通環境の 整備	幹線道路や鉄道との立体交差や河川の橋については特別に規定されていないが、歩行者と自転車が安全に通行できるように、傾斜と幅員が考慮され、車の通行が多い箇所では分離される必要がある。 車道への併設では条件を満たせない場合は近くに別ルートを設けるべきである。	「道路構造令」や「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、適切な構造とする等、歩行者と自転車が安全に通行できる道路整備を進めていきます。
11	20 ページ～ 道路交通環境の 整備	道路交通法で「自転車」とは乗車している場合を指し、押していれば歩行者である。三輪自転車（電動アシスト付を含む）は事実上押すことができない。 歩道橋・横断地下道は道路交通法に規定が無く、道路構造令では実態が規定されていない。 また、歩道通行可は歩道を通行できるという規定であり、歩道を通行しなければならないということではない。 従って、交通法規を守った上で、安全に大きな不便なく通行できるように整備しなければならない。	歩道橋や横断地下道の設置にあたっては、歩行者や自転車利用者を含む道路利用者の安全性、利便性及びバリアフリーへの配慮が必要であると考えております。 道路利用者が安全かつ円滑に通行できる道路環境の整備に努めていきます。
12	20 ページ～ 道路交通環境の 整備	歩道の道路占有については有効幅員を確保できれば認めるべきではない。延長時も同じである。 信号柱や標識については、道路外、路肩、中央分離帯、に設置すべきである。	信号柱や標識の設置にあたっては、歩行者の円滑な通行に配慮するよう努めていきます。
13	20 ページ～ 道路交通環境の 整備	交差点は事故が多いので自転車の通行部分を広く確保すべきであるが、実際には交差点では車優先になっている。左折車は自転車通行帯に入らなければ違反となる。 矢羽根は法規上の根拠が無いが、変形交差点では通行場所や2段階右折待ちの場所が示されれば安全に寄与できるのに、迷いやすい場所に限って表示されないのは、そもそも自転車の通行を考慮していない可能性が高い。	交差点の設計にあたっては、自転車の安全性を考慮し、より利用しやすい道路環境の整備に努めていきます。

14	20 ページ (1) 生活道路における交通安全対策の推進	今年秋の道路交通法改正では生活道路の制限速度が引き下げられるが、生活道路を「中央線が無い」とみなすのは現実を無視したものである。 中央線は車両の右端が中央線となるので左側の歩行者、自転車への危険性は変わらない。歩道が無い道路に中央線や車線区分線を設けるべきではない。	生活道路とは、地域住民の日常生活に利用される道のことで、明確な法的な定義はありませんが、一般的にはセンターライン等がなく、幅員が5.5メートル未満の狭い道路のことをいいます。 中央線（区画線・車道中央線）が設けられるのは、原則、道路の舗装された部分の幅員が5.5メートル以上の道路です。区画線（車道中央線）は主に道路管理者が設置するもので、道路又は交通の状況により必要がある場合に設置しています。歩行者・自転車が安全に通行できる道路整備を進めていきます。
15	21 ページ (3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	障がい者にとって快適であれば健常者にとっても快適である、というのがユニバーサルデザインである。 バリアフリーな社会は、障がい者だけではなく、高齢者、病弱者、妊婦や子供連れ、大きな荷物を持った旅行者などにとっても、そして健常者にも快適な社会であり、様々な国で実現に向かっている。 障がい者施策の最重要は「社会参加」である。 障がいを理由とした差別は許されないが、そのためには「障がい者を抜きにして決定しない」ことが基本となる。 障がい者に能力向上を求めたり、他の人による支援を当然のこととしてはならない。 道路交通で特に考慮しなければならないのは「通行」、「横断」、「公共交通の利用」である。 通行については、車とは分離された安全な空間が必要である。	道路の設計にあたっては、バリアフリーを考慮し、より利用しやすい道路環境の整備に努めていきます。

		横断は平面が基本であるが、立体横断施設を設ける場合はヨーロッパが参考になる。	
16	24 ページ (5) 適切に機能分 担された道路網 の整備	自転車の通行すべき場所については連続した動線の確保は不可欠である。途中で事実上通行できなくなったり交差点を通過できないのでは自転車を利用できない。 自転車が通行すべき優先度は、①自転車道、②歩道（自転車歩行者道を含む）、③車道（中央線が無い道路）である。歩行者と自転車の通行量に比べて歩道の幅員が狭ければ拡張すべきであり、両者を分離する必要があるれば自転車道を設置する。	「道路構造令」や「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、適切な構造とする等、歩行者と自転車が安全に通行できる道路整備を進めていきます。
17	27 ページ～ 交通安全施設等 の整備事業の推 進	立体横断施設（歩道橋、横断地下道）は歩行者を排除するためであり、利用できない人（高齢者、障がい者など）の社会参加の権利を侵害している。歩行者、自転車が通行できない、交通法規を守れない構造の交差点も全く改善されない。 「法規を満たす」、「合理的に行う」は行政の基本である。	歩道橋や横断地下道の設置にあたっては、歩行者や自転車利用者を含む道路利用者の安全性、利便性及びバリアフリーへの配慮が必要であると考えております。 道路利用者が安全かつ円滑に通行できる道路環境の整備に努めていきます。
18	28 ページ (7) 連絡会議等の 活用	都道府県ごとに設置される道路交通環境安全推進連絡会議は、交通管理者（都道府県警察本部）と各道路管理者によって構成されていて両方の立場から安全を検討するものなので、行政全体として安全に関する責任の所在を明確にし、不作為によって問題が放置されないようにすることが期待される。長野県の場合は「長野県移動性・安全性向上検討委員会」となっているが、「研究者なども含まれているので行政としての責任が不明確である」、「歩行者（障がい者を含む）、自転車の関係者、専門家が参加していない」、「車の通行しか検討しない」という無責任なものになっている。	当該委員会は行政の責任の下で運営しており、責任が不明確とのご指摘には当たらないものと考えています。 また、歩行者や自転車関係者等の意見は委員構成に限らず把握・反映しており、検討されていないとのご指摘も当たらないものと考えています。 本県は「人優先」の理念に基づき施策を推進しており、特定

			の交通手段に偏るものではありません。
19	31 ページ (4) 自転車駐車場対策	自転車の利用の基本はシェアサイクルではなく自分の自転車を生活の中で使うことである。 そのためには安心して利用できる環境を整備するとともに「利用者が多い施設の判りやすい場所に駐輪場を設置する」、「街中の多くの場所に自転車を置ける場所を設ける」ことが必要である。	いただいた御意見を参考に、関係機関と連携して自転車を安心して利用できる環境づくりに取り組んでいきます。
20	32 ページ (2) 新交通管理システム (UTMS) の推進	UTMS※ を充実させる前に道路を変えるべきである。 ※UTMS (新交通管理システム) は、光ビーコンや情報通信技術を活用し、交通管制センターと車両が双方向通信を行う高度道路交通システム (ITS)	UTMS については、有効性等の費用対効果を検討しながら対応していきます。
21	37 ページ (1) 道路の使用及び占有の適正化等	歩道の道路占有については有効幅員を確保できれば認めるべきではない。 信号柱や標識については、道路外、路肩、中央分離帯に設置すべきである。	信号柱や標識の設置にあたっては、歩行者の円滑な通行に配慮するよう努めていきます。
22	40 ページ 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	OECD は教育に関して、一方的に教え込むのではなく、調べる／考える／議論する、に変えるように求めているが学校教育も変わりつつあるが、交通安全でも同様にすべきである。	いただいた御意見も参考に、交通安全教育を推進します。
23	47 ページ (3) 自転車の安全利用の推進	交通安全白書では、日本では交通事故死者のうち、歩行者と自転車の比率がとても高いことが示されている。その原因の分析と分析結果に基づいた対策を示すべきである。 対策に結び付けるためには「品質管理手法の導入」、「クロス集計、時系列、回帰分析などによる分析」を行うとともに、ハインリッヒの法則を応用した考察を行うべきである。	いただいた御意見も参考に、各種分析に基づく事故防止対策を推進します。
24	50 ページ (12) 夕暮れ時の、夜間の交通事故防止の推進	交通安全運動などに於いて車に対してハイビームの使用を推奨しているが、ライトを浴びせられると自転車は転倒するので、対向する歩行者、自転車がいれば即時ロービームとすることを明確に記述すべきである。	本計画では、「対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促す」と記載しており、どのような状況においてもハイビームを推奨しているものではありません。 いただいた御意見は各種活動を実施する上での参考といたします。

25	51 ページ (15) 乗用型トラクターの事故防止	安全フレームが無い古いトラクターによる死亡事故が続いているのでナンバープレート交付を止めるべきである。	関係機関と連携して、トラクターへのキャビン・フレームの装備や、乗車の際のシートベルトの着用等について周知を図るなどして、乗用型トラクターの事故防止に取り組んでいきます。
26	51 ページ 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	地域交通安全活動推進委員は、道路の危険箇所や非バリアフリー箇所の改善要望、違反が多い地区での働きかけや通報など行っていない。 関係者の自己満足で終わっているとすれば廃止すべきである。	地域交通安全活動推進委員は、道路交通法を根拠としており廃止することはできませんが、引き続き、民間団体・交通ボランティア等と連携した交通安全活動を推進します。
27	64 ページ 車両の安全性の確保	車検は予防保守なので、検査時に正常に動作するだけでは不十分であり、次回検査までの安全が保障できるようにすべきである。 品質管理の手法に従って兆候を把握したり製品寿命に従って交換するなどが必要である。 保守記録や走行時データの DX 化によって問題点が顕在化する前に対処する体制を目指すべきである。	車両の保守管理責任は、使用者にあり、日常点検や定期的な整備を通じて安全な状態に維持していただくものと認識しています。 車検は、使用者による保守管理の適切な履行を担保する観点から、一定期間ごとに法定基準への適合性を確認する制度であり、次回検査までの安全を直接保証するものではありません。 いただいた御意見は参考といたします。

28	64 ページ 車両の安全性の確保	飲酒運転の内、アルコールが抜けたつもりでも残っている場合があるので、センサとエンジンを連動させることは効果があると思われるが、ばらつきの調査を公表すべきである。	今ある技術を活用していく項目であり、技術開発に関する内容は記載していません。 いただいた御意見は参考といたします。
29	64 ページ 車両の安全性の確保	車が速度違反しないようにするためには「制限速度を車に伝える」、「制限速度以下で走行させる」ことが必要だが、後者は実用化されているので前者を充実させればよい。 自動的に伝える方法で実用化されているものもあるが、運転手が設定する方法は容易に実装できる。	今ある技術を活用していく項目であり、技術開発に関する内容は記載していません。 いただいた御意見は参考といたします。
30	69 ページ 1 交通指導取締の強化等	遅い車への警笛は道交法違反であることを周知する。 これはトラクターの歩道通行の原因となっている。	正しい警笛の使用方法を含め、交通ルールの周知に取り組んでいきます。
31	69 ページ 1 交通指導取締の強化等	業務用車両の違反に対しては、運行管理者、安全運転管理者の責任も問うようにすべきである。	業務用車両の違反を認知した際は、背後責任についても必要な捜査を行っております。 引き続き、適正な交通指導取締りを行います。
32	84 ページ (1) 鉄道施設等の安全性の向上	長野県内は列車本数が少ない駅が多いので、ホームドアではなく「ホームと車両床面の段差をなくす」、「乗降時に車両から補助版を出す」、「視覚障がい者に停車位置を知らせる」などの改良を申し入れるべきである。	ホームからの転落及び接触事故の発生状況、プラットホームをはじめとする鉄道駅の構造及び利用実態、地域の実情等を勘案し、プラットホームでの転落防止対策を引き続き推進します。
33	84 ページ (1) 鉄道施設等の安全性の向上	駅内ではエレベーターやリフトではなくスロープでの対応について積極的に助成すべきである。	いただいたご意見については、関係機関と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。

34	85 ページ 3 鉄道の安全な 運行の確保	長大トンネルの事故については特別な対策が必要である。 長時間停車に対する外部電源の供給を検討すべきである。	いただいたご意見については、関係機関と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。
35	85 ページ 3 鉄道の安全な 運行の確保	リニア新幹線の事故対応については様々な場合を列挙することから始め、避難場所や病院の確保まで十分に検討すべきである。 沿線自治体と共同で行うことが必須である。	いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。
36	91 ページ 1 踏切道の立体 交差化、構造の改 良及び歩行者等 立体横断施設の 整備、バリアフリ ー化の促進	踏切と道路の交差角が 45 度以下の場合は道路を改修しなければならない。 閑散路線では障害物監視装置を設置するのではなく、歩行者通行部分を車道から分離し、十分な幅員を確保することによって車いすの転落に対処すべきである。	いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。
37	92 ページ 4 その他踏切道 の交通の安全と 円滑化等を図る ための措置	電車と気動車の新型（製造開始が 1992 年以後）は VVVF インバータ※による制御方式を採用している。 ※ VVVF インバーター（可変電圧可変周波数制御）は、直流電源から交流電動機の電圧と周波数を自在に変化させ、回転数やトルクを最適に制御する装置。 以前の旧型では加速とブレーキを独立して操作していたが、新型では統合的に指示する方式となったので、自動運転の基礎が確立した。 また、一部路線では信号機を廃止して無線によって列車に支持する方式となった。 安全性を向上させるため、旧型車両の早期置き換えを働きかけるべきである。	鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策を推進しますと記載しています。
38		生活保護者の運転については、就業や生活するために必要であり、財産処分の対象とすべきではないとの意見があるが、次の点が考慮されていない。 ・走行経費（燃料代、有料道路費用）以外の経費の負担（任意保険への加入、車検や修理・維持（冬用タイヤ交換を含む）経費、駐車場料金、老朽化による買い替え） ・違反への対応（反則金、免許停止）、体調不良時の対処 上記は車を運転する場合には誰でも対応が必要だが、生活保護者の場合は行政が対応しなければ危険に直結する。 車が無ければ就業も生活も困難という社会が異常であり、実際の経費が高額であることを認識した上で議論すべきである。	いただいたご意見を参考に生活保護制度における自動車の保有や利用について、制度の趣旨や現状の課題も踏まえ、引続き適正な運用に努めていきます。

39		鉄道の閑散区間では安全性と採算性が高まる可能性があるの で LRT 化を検討する。	いただいたご意見に ついては、今後の施 策を推進する上での 参考とさせていただきます。
40		工事などでの道路使用では、認可時に歩行者保護を徹底さ せ、実施において条件を守らせるためにパトロール中に立 ち寄るなどを行うべきである。	現在も、道路使用申 請場所の確認は行っ ています。引き続き、 注意喚起や事故防止 のための指示・指導 を推進します。