

「信州みちビジョン(素案)」へのご意見と県の考え方

- 1 募集期間 平成29年12月4日（月）～平成30年1月4日（木）
- 2 意見数 42件（12名）
- 3 ご意見と県の考え方

平成30年2月
長野県建設部

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
①	2	策定の背景と目的	本ビジョンで方向性を定めたのちの活用方法を示すべきではないか	本ビジョンは、今後10年間のみちづくりの方向性を県民の皆様にお示しするために策定するとともに、県が道路事業を実施する際の指針となるものです。活用方法に関する記載が不十分であったため、明示いたします。	方向性の活用方法を詳細に明記
②	7	課題(4)社会の広域化・国際化	通勤圏の変化図があるが、拡大しているのは市町村合併した旧町村部ではないのか	ご意見のとおり、市町村合併による拡大も含まれています。しかしながら、合併市町村以外でも通勤圏の広域化は進んでいるところであり、そのような状況をより表現できる図へ改善します。	図の表現を改善
③	9	基本方針等	3つの基本方針と3つの重点分野は1対1の関係となっているのか	3つの基本方針全てをふまえた上で、それぞれの重点分野の施策に反映させていますが、より分かりやすい表現へ改善します。	「構成」を修正
④	10	基本方針「つなぐ」	観光については、安全やスピードが求められる一方で、観光においては安全はもちろんのことと、周遊性は当然として、急がずゆっくりと移動できることが望ましい。 長野県の観光はいまや通過型の観光になってしまっている。 産業・観光・生活の各道路は、それぞれ性格も違い、規格も変えた位置付けではどうかと考え、各道路が同じ位置付けとは考えられないと感じています。	観光において、急がずゆっくりと移動できる環境は重要であると考えており、重点分野Ⅲの施策(3)で「移動を楽しめるみちづくり」を設けたところです。 また、道路の性格や位置付けは路線ごとに様々であることから、基本方針「つなぐ」の中に「道路の役割に応じたネットワークの構築」を設けており、計画段階で道路の役割を検討し、役割に応じた道路整備等を進めることが重要と考えています。	基本方針「つなぐ」の中の「道路の役割に応じたネットワークの構築」について、注釈による補足書きを追加
⑤	10	基本方針「つなぐ」	今般の「信州みちビジョン」の素案の概要の基本目標「つなぐ」「まもる」「いかす」の3つのポイントの言葉をあげています。 「つなぐ」は我が中信平の代表する(日本を代表する)北アルプス連峰の地この山の力はそれは「森の国信州」そしてその地下にある水の力「水の国信州」ではないでしょうか。この水の持つ力を(観光力)に結び税収を上げる方向を全市民に押し、次世代につなぐこれが山麓線の高規格道路です。きっと大きな経済力が金額として出るでしょう。それは地元の者には判らない他府県から見た信州の魅力を感じでしょう。それはこの地が「森の国信州」「水の国信州」だからです。	本県において、観光を活かした地域振興は非常に重要であり、各地域振興局における横断的な課題への取り組みにおいても、観光地域づくりをとりあげているところです。 また、観光地域づくりにおいて道路整備等の果たす役割は大きいと考えており、重点分野Ⅲ「観光や産業の振興を進めるみちづくり」では、観光道路の周遊性や安全性の向上、移動を楽しめるみちづくり等に取り組むこととしています。	(素案のとおりとする)
⑥	11	基本方針「まもる」	「まもる」についてはこの地は日本全土の中で糸魚川～静岡構造地震帯のオンラインの地です。でもこれに恐れては経済は止まります。国の高速道路の南北線に対して西サイドから東サイドへ向う道路網の防災力を上げて対抗しなければなりません。それはあの「東北震災が教えた教訓」この言葉を我々市民は行政と共に忘れてはなりません。道は人助の道です。	災害時に人員や物資を輸送するにあたり、緊急輸送路等の確保や早期復旧は欠かせないものであり、地震をはじめ、風水害や土砂災害などの多様な災害に備え、重点分野Ⅱ「県土の強靱化を担うみちづくり」に取り組むこととしています。	(素案のとおりとする)

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
⑦	12	基本方針「いかす」	「いかす」この地は北アルプスの持つ環境と自然これは我々この地の者は生まれた時からあたりまえの光景ですが日本全土の人々が見るとあこがれの地です。観光力に県と各種各団体はこのみちビジョンのスタートの年にあたりプロの旅行者を入れた協議会を持ち今スタートする「信州みちビジョン」に広く会議を持ち大いに議論し悩んでやってください。今その時が来ています。	観光において景観を活かすことは非常に重要であり、本ビジョンでも重点分野Ⅲの施策(3)①「移動中の景観を楽しむための道路環境の整備」に取り組むこととしています。また、上記施策を効果的に実施するためには、県観光部をはじめ、観光関係者との調整は欠かせないものと考えています。	(素案のとおりとする)
⑧	12	基本方針「いかす」	基本方針の「いかす」の中にある「たまり機能」とは何か	道路の技術基準等を定める道路構造令には、「滞留機能(=自動車駐車したり歩行者が滞留できるなどの機能)」との表現があり、これを分かりやすく伝えるために「たまり機能」と表現したところですが、意味が伝わりにくいのご意見をいただきましたので、注釈をつけるなどの改善を図ります。	注釈を追加
⑨	13	重点分野Ⅰ「持続可能で快適な暮らしを支えるみちづくり」	今後高齢者等が増える中で、交通弱者に対する支援の観点がないか。	今後高齢化が進む中で、交通弱者の観点から道路整備等を考えることは非常に重要であると考えており、重点分野Ⅰの施策(3)「誰もが安心して移動できる道路環境整備」に取り組むこととしています。なお、取り組みを明確にするために、本文へ交通弱者の観点を追加します。	交通弱者の観点を追加
⑩	13	重点分野Ⅰ「持続可能で快適な暮らしを支えるみちづくり」	公共交通・徒歩で移動する人間のことを考えた方針となっていて良い。是非とも力を入れてほしい。	公共交通や歩行者の利便性向上は重要と考えており、基本方針の「つなぐ」の中で「自動車中心の道路網から多様な利用者重視の道路網へ」を設けたほか、重点分野Ⅰの施策(2)①では「バスや鉄道等の利用を促す道路環境整備」に取り組むこととしています。引き続き、道路利用者の利便性の向上に取り組んでまいります。	(素案のとおりとする)
⑪	13	重点分野Ⅰの施策(1)コンパクト+ネットワークに資する道路網の構築	コンパクトな拠点とバス・鉄道との連携がもの足りないように感じる。コンパクトな拠点は市町村間ではなく、個別市町村内で実現するような支援が望ましいのではないか。	「コンパクト+ネットワーク」におけるコンパクトな拠点は、各地域の状況ごとに多様であり、地域毎のニーズをしっかりと把握する必要があると考えております。ニーズを把握した上で、バスや鉄道などの公共交通や関係市町村とも連携し、「コンパクトな拠点」形成の支援を進めてまいります。	「コンパクトな拠点を形成する道路整備」を「コンパクトな拠点形成を支援する道路整備」へ修正
⑫	13	重点分野Ⅰの施策(1)コンパクト+ネットワークに資する道路網の構築	長野県は広くて多様なのに現状を認識していない。この多様さとは、地方による差もあるが、地域内格差(市街地と中山間地域など)の方が重要である。長野県内には野放図に市街地が拡大した地域はほとんどなく、従ってコンパクトシティとする必要性はないし、本質的に不可能である。特に飯山市は県内の市で唯一DIDが存在しないのでなおさらである。長野県の市街地以外で必要なのは「小さな拠点」であり、それも複層的(階層的)に考えるべきである。	「コンパクト+ネットワーク」は、人口減少・高齢化が進むことを念頭に居住誘導と縮退のエリアなどメリハリのある市街地像を描き、その中に医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、交通ネットワーク等の構築を図る施策となります。県では、この中で「小さな拠点」の形成支援も進めており、地域特性に応じた方法により、長野県の多様性を活かしたまちづくりを進めていくこととしています。その上で、各拠点を結び連携を図ることができる道路網の構築が必要であると考えており、関係部局と連携した取組を進めたいと考えています。	「小さな拠点」に関する記述を追加

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
⑬	13	重点分野Ⅰの施策(1)①コンパクトな拠点を形成する道路整備	道の駅は地域の拠点や福祉拠点とは求められる内容が異なるし、場所や運用でも異なる。地域によっては隣接して設けることが合理的な場合もあるが、原則は別のものだと考えるべきである。	「道の駅」における地域振興については、市町村が主体となって取り組んでおり、その考え方や構想に沿って、「道の駅」ごとに特色のある取り組みをしているところです。	(素案のとおりとする)
⑭	13	重点分野Ⅰの施策(1)②拠点間をつなぐ道路ネットワーク整備	医療施設へのアクセスには通院と救急搬送がある。通院であれば、公共交通機関やスクーター型電動車椅子を主体として考え、それに適した道路整備をすべきである。救急搬送では、救急車の拠点(消防署)?現場?病院となるので、高速道路ではなく地域の幹線道路が悪天候でも使えるようにすることが重要である。救急医療の強化は道路ではなく、救急車の拠点を増やし人員も増やす、救急病院の受け入れ体制を強化する、ことが必要である。長野市消防局の例では、出動の大半が救急であり、(高速道路上の事故を除けば)高速道路を経路として利用したことは殆どない。 https://www.city.nagano.nagano.jp/site/syoubou/ つまり、高速道路やインターチェンジを整備する理由とするのは牽強付会である。	医療施設へのアクセスには通院と救急搬送があり、それぞれの用途ごとに適した道路整備や既存道路の活用等を実施すべきと考えております。ご意見をいただきましたとおり、現在の表現ではその区分が不明瞭であるため、改善を図りたいと考えます。なお、救急搬送時の高速道路の利用については、地域の道路状況や搬送ルートにより頻度に違いがあると考えますが、高速性や走行性の観点から非常に有効な手段であり、県内では救急車のみ退出できるIC以外の箇所も設けられています。また、医療施策の向上に関しましては、県健康福祉部や医療機関等とも連携し、取り組んでまいりたいと考えています。	既存道路の活用を追加。医療施設へのアクセスについて、通院と救急搬送の分けを明記。
⑮	13	重点分野Ⅰの施策(1)③歩きたくなる道路環境整備	電線の地中化には歩道が必要であり、歩道を整備すれば無電柱化の効果は少ない。また、県内の市街地の多くでは電柱は民地に設置されており、電線を地中化しても街路灯、信号、標識などは残るので効果は少ない。(費用負担者全体の)費用対効果の点からも、既存の道路での無電柱化はごく限られた地区に限定すべきである。歩行者の安全のためには、道路構造令を満たした歩道の整備(山中を除く)、街路灯の設置、歩道の除雪と機械除雪の結果として歩行困難になることを防ぐ、などが必要である。	無電柱化事業(電線地中化含む)につきましては、対象箇所選定の観点など基本的な方向性をまとめた「長野県無電柱化ガイドライン」を平成25年に策定し、効率・効果的な事業推進に努めているところです。いただきましたご意見も参考に、歩行者の安全性の向上に取り組んでまいります。	(素案のとおりとする)
⑯	15	重点分野Ⅰの施策(2)低炭素社会を目指した道路整備	高齢化、過疎化によって移動・輸送が変わるであろうことは認識しているが具体的ではなく、提案につながるようなものもない。日常生活範囲であれば、徒歩、自転車(電動アシスト付き3輪自転車を含む)、スクーター型電動車椅子、いくつかのベンチャー企業が開発している超小型低速の自動車、なども考えられる。電気自動車への移行は世界的な動向であると共に、特に過疎地ではガソリンスタンドが減っているので、その点からも必然的である。カーシェアリングも検討すべきだが、地域によって求められる形態は異なる可能性がある。これらは道路に求められる機能にも影響を与えるが、そこまで議論されていない。	近年、カーシェアや自動運転、電気自動車等への取り組みが進んでいるところですが、ご意見のように、地域によって求められる形態は異なると考えています。本ビジョンでは全県的な方向性をまとめたところであり、今後各地域において、地域ニーズに応じた交通環境(道路含む)の充実を検討していく必要があると考えています。	「低炭素社会への推進を図ります」を「地域ニーズに応じた低炭素社会への推進を図ります」へ修正
⑰	15	重点分野Ⅰの施策(2)①バスや鉄道等の利用を促す道路環境整備	バスだけでなく、鉄道を含む公共交通の結節機能の維持・発展にむけた具体的取り組みとして、駅前広場や駐車場整備なども検討すべきではないか。	鉄道など公共交通ネットワークとの連携は非常に重要であり、重点分野Ⅰの施策(2)①で「バスや鉄道等の利用を促す道路環境整備」に取り組むこととしています。公共交通事業者や市町村とも連携し、駅前広場や駐車場整備なども検討してまいります。	(素案のとおりとする)

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
⑱	16	重点分野Ⅰの施策(3)誰もが安心して移動できる道路環境整備	人口が減少し、経済が縮小し、維持費(除雪を含む)や災害復旧が増えることを考えれば、最優先すべきは危険区間の改修と歩行空間のユニバーサルデザイン化(バリアフリー化ではない)である。危険区間を改修できないなら閉鎖すべきであり、閉鎖することができないなら改修すべきである。事故の多くは交差点で発生しているが、危険な交差点は改修すべきである。この「危険な」には歩行者と自転車にとっての危険も含まれる。	危険区間の改修や歩行空間のユニバーサルデザイン化等は、いずれも重要性の高い事業ではありますが、要対策箇所が多いことから、優先度を見極めながら順次対策を進めているところです。また、ハード整備には時間を要するため、異常気象時には事前に通行を規制する区間を設けているほか、危険な交差点の改善のため、県や県警等の関係部局が中心となり、交通安全運動も進めているところです。	(素案のとおりとする)
⑲	16	重点分野Ⅰの施策(3)誰もが安心して移動できる道路環境整備	米国の Americans with Disabilities Act は公民権法の拡張として制定され、障害者(特に移動困難者)の社会参加を法的に保証するものである。この点は、障害者権利条約、障害者基本法、障害者差別解消法、移動円滑化法、などに引き継がれているが、誰も指摘していない。道交法2条3項では、車椅子(スクーター型電動車椅子を含む)、自転車を押す人、バイクを押す人も歩行者なので、立体横断施設が歩行者の通行に適していないことは明らかである。また、道交法14条では、高齢者や障害者などが横断できない場合は居合わせた者が安全に横断させることを求めているので、そのためには車を停止させる必要があり、従って、横断歩道と信号を大幅に増やさなければならない。ロンドンには歩道橋はなく、他のヨーロッパの都市でも(皆無ではないにしても)日本の様にどこにでもあるということはない。大きな荷物を持った外国人観光客にとっても立体横断施設や階段しかない駅は好ましくないが、この点も指摘されていない。更に、立体横断施設の階段によって歩道の有効幅員が規定を満たさない場合もある。歩道橋は悪天候(積雪、凍結を含む)に対応していないだけでなく、地震の際には歩行者の安全は保障されない。横断地下道も急な浸水には対応できない。バスを利用する場合は往復の何れかで横断するので、階段を使えない人はバスも利用できないことになる。従って、立体横断施設は速やかに撤去すべきである。なお、ノンステップバスで車椅子を利用するためにはスロープと車椅子の方向転換のために約2m必要なので、バス停の有効幅員はそれ以上必要となる。バスベイのために歩道が狭くなっている個所は元の幅員に戻すべきである。また、ラウンドアバウトは、視覚障害者にとっては危険である。日本の運転手の質を考えれば自転車にとっても危険であり、信号によって車が途切れなくなるとその道路では横断できなくなることが考えられる。飯田市の様に横断歩道の信号を撤去するのは言語道断である。	道路の横断方法は、箇所毎に条件が様々であるため、事業の計画段階において現況調査や関係者のご意見もお聞きする中で事業を進めてまいります。いただきましたご意見も参考に、道路を利用される方が安全で快適に通行できるよう取り組んでまいります。	(素案のとおりとする)
⑳	16	重点分野Ⅰの施策(3)誰もが安心して移動できる道路環境整備	車のことだけしか考えていない典型例は大半の高速道路の出入り口など、信号を経由せずに出入りする構造にある。また、P.10の長野市柳原西交差点は歩行者も自転車も考慮されていない。諏訪市大社通り交差点は規格に満たない狭い歩道や路側帯を信号機の柱が塞いでいるので歩行者が通る場所がない。これらは早急に改善すべきである。	歩行者や自転車など、車以外の道路環境について、改善が必要とのご意見は常日頃からいただいております。基本方針の「つなぐ」の中で、「自動車中心の道路網から多様な利用者重視の道路網へ」を設けたところです。いただきましたご意見も参考に、歩行者や自転車の道路環境の改善に取り組んでまいります。	(素案のとおりとする)
㉑	19	重点分野Ⅲの施策(1)産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備	東信地区と中信、南信を結ぶ交通網がありません。鉄道はともかく、高規格幹線道路の設置を望みます。中信、南信地区は東信にとっては他県と同じ存在となっています。多分中信、南信地区の人も東信は遠い存在になっていると思います。	本県は、山脈や高原等により居住する地域が隔てられているため、地域間の円滑な移動の確保と交流の拡大に努めてきたところであり、県内各地を結ぶ交通ネットワーク機能の更なる強化は重要と考えています。基本方針の「つなぐ」で「県内外をスムーズかつ効果的につなぐ」という考えを明示していますが、重点分野においても表現を明確にします。	重点分野Ⅲの施策(1)①において、県内観光の周遊性等の観点から、県内の広域間ネットワークの重要性を明記

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
②②	19	重点分野Ⅲの施策(1)産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備	高速交通(高速バス、リニア含む新幹線等)を利用した来県者の利便性向上や、県外からのアクセス向上(県境道路の充実化等)をするなど、県外からの来訪者を丁寧に観光地等目的へ上手く誘導することが必要では？(例、高速バスから目的地までのアクセス不足)	高速バスや新幹線で来県した後の移動にあたる2次交通は、非常に重要であると考えており、重点分野Ⅲの施策(1)②「自動車以外の観光客移動の利便性向上」に加え、重点分野Ⅲの施策(1)③「誰もが分かり易い道路案内表示の整備」に取り組むこととしています。 また、本県は山岳部が多く、県境の峠などが県外からのアクセスの支障になっている箇所も見受けられるため、県境部の道路整備等に関する観点を追加します。	県境道路等の整備に関する表現の明確化
②③	20	重点分野Ⅲの施策(1)産業の生産性や観光の周遊性を高める道路整備	今我が信州は北信は北陸新幹線、南信はリニア新幹線時代に入って来ています。我が中信平はどのような方向ですか、そうです道の時代の方向です。それに我が地には県唯一の松本空港の存在です。この国際化の時代入り、又大い議論を要する時が来ています。これは時代の流れ国際化の時代で次世代に大きな勇気と希望の方向を示さなければならないと思います、そうす正に陸と空の時代を議論し関係団体は悩んでください。	松本地域等におきましては、道路・鉄道・空路・バスなどの総合的な交通体系の充実に向け、県・市町村・経済団体による「本州中央部広域交流圏結節機能強化に関する検討会議」を実施するなど、陸路と空路の連携を更に進めてまいります。	(素案のとおりとする)
②④	19	重点分野Ⅲの施策(1)②自動車以外の観光客移動の利便性向上	I(2)「低炭素社会をめざした道路整備」の①「バスや鉄道等の利用を促す道路」との違いは何か	基本的な考え方は同じであり、バス路線の道路環境整備や、駅アクセス道路・交通結節機能の強化等を進めることとなります。重点分野Ⅰの施策(2)①は県民の暮らしにおける生活交通が軸となり、重点分野Ⅲの(1)②は観光客等の来訪者、新幹線や空港などの広域交通等を対象にしたものと考えていますが、違いが不明確なことから、表現を改善します。	違いを明確化した表現に改善
②⑤	20	重点分野Ⅲの施策(1)における 図6:国際線定期便空港90分カバー圏の主要観光地数	国際線定期便空港のカバー圏は空港によるものではないか	国際線定期便空港のカバー圏は、信州まつもと空港が国際化になった際の既存道路ネットワークによる整備効果の観点で表現しております。 それに加え、現在計画等のある道路が整備されることで、更にカバー圏が広がるため、将来道路網に対する整備効果の観点も加味した表現としています。	(素案のとおりとする)
②⑥	21	重点分野Ⅲの施策(2)①観光・産業道路の安全性や快適性の向上	「道の駅」のトイレの洋式化率を100%に」とあるが、全てを洋式化するのは行き過ぎだと思う。洋式を増やさなければならないにしても、和式を望む層が存在することを考えてほしいと思う。	「道の駅」の駐車場に隣接している県が管理するトイレについては、生活様式の変化や訪日外国人旅行者の受入環境整備などの観点から、洋式化率100%を目指しています。 ご意見のとおり、洋式トイレに抵抗のある方もいらっしゃるから、快適で清潔に使用していただけるよう、管理等に努めてまいります。	目標値「100%+快適性向上」を「概ね100%+快適性向上」へ修正
②⑦	21	重点分野Ⅲの施策(2)①観光・産業道路の安全性や快適性の向上	道の駅のトイレはなるべくキレイにしていきたい	観光や物流等の移動は比較的長時間に及ぶため、休憩所として道の駅のトイレを美化していくことは重要と考えております。 そのため、重点分野Ⅲの施策(2)①「観光・産業道路の安全性や快適性の向上」の中に「トイレの快適化」を設けており、今後更にトイレの環境を改善してまいります。	(素案のとおりとする)

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
⑳	22	重点分野Ⅲの 施策(3)①移動 中の景観を楽 しむための道 路環境の整備	私たちは、国道152号高遠バイパスで300m区間の歩道、樹木帯又は花壇の管理をアダプトシステムで10年以上やっています。他の地域についても、道路管理者(県又は市町村)が強い行政指導により、地域に管理をお願いしたらどうでしょうか。	県管理道路において、住民ボランティアによる道路愛護活動を行っている団体は760ほどあり、このうちアダプトシステム(信州ふるさと道ふれあい事業)に則って県及び市町村と協定を結んで活動しているアダプト団体は340ほどあり、県内の広い地域で協力をいただいております。これらの団体では、地域住民の自主的かつ主体的な活動を通じて、道路愛護意識の高揚、道路環境の向上及び地域住民の交流促進を図っております。ボランティアという性格もあることから、今後も団体の自主的な活動を尊重し、資材の支給や保険の加入といった形で、引き続き、支援をしていきたいと考えております。	重点分野Ⅲの施策(3) ①の「沿道美化」につ いて、表現を改善
㉑	22	重点分野Ⅲの 施策(3)①移動 中の景観を楽 しむための道 路環境の整備	植樹する場合には植え柵の中に、樹種に合った土質、深さを確保するよう設計段階から指示して欲しい。つづじ類の枯損樹の植替え作業をしていると、時折バラスがどっさりうまっている箇所がある。腐食質酸性土を好むつづじ類にコンクリートの破砕土であるアルカリ誠意のバラスなどあってはならないものである。設計段階から指示しておかないと行面の土だけ飾り程度で誤魔化すケースが散見される。また陸橋付近など水不足になり易い部分の植栽は保水を念頭においた土量、土質を設計段階から指定してほしい。	ご意見を参考とさせていただき、適正な植樹や維持管理に配慮してまいります。	(素案のとおりとする)
㉒	22	重点分野Ⅲの 施策(3)①移動 中の景観を楽 しむための道 路環境の整備	眺望の良い箇所において、駐車スペース等を整備出来ないでしょうか。中途半端なところで停めていると、安全面でも問題があるし、観光面でも問題があると思います	県内は道路沿いに眺望の良い箇所が多いことから、安全面や観光面の改善に向け、重点分野Ⅲの施策(3)①「移動中の景観を楽しむための道路環境の整備」の中に「眺望スポット整備」を設けたところです。こうした整備に向け、道路管理者だけでなく、市町村や観光関係者とも連携して取り組んでまいります。	(素案のとおりとする)
㉓	26	アンケート調 査結果の概要	道路工事に際しては交通弱者への配慮に漏れないようにガイドラインやチェックリストを整備すべきである。アンケートでバリアフリー経路の「案内」となっているが、延々と迂回する経路を案内されても意味がない。迂回しないようにすべきである。	ご意見を参考とさせていただき、道路工事等に配慮してまいります。	(素案のとおりとする)
㉔	-	(全般)	整備中の高速道路などを活かした観点が弱いと感じる	本県の広域的な道路網を考えた際に、高速道路の果たす役割は、非常に大きいものと考えております。そのため、重点分野Ⅲの施策(1)①「リニア中央新幹線や高速道路等を軸とした交通の円滑化」などに取り組むこととしておりますが、更に高速道路の重要性が伝わるように内容の充実に努めます。	整備効果の改善や高 速道路ストック効果の 追加を予定

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
③③	-	(全般)	<p>信州みちビジョン(素案)に今やっとその議論が出来る時が来たのです。現日本の道路行政が昭和、平成とつながり、昭和24年の東京オリンピックその前後に出来た鉄道インフラ新幹線そして高速道路(透明、名神高速道)これらの道路網がいかに地域の経済効果に寄与したか 我が長野県に道路インフラ(信州みちビジョン)の時が来ました。 平成30年我が地道路インフラより新規企業誘致に観光力のアップにどんな数字(金額)として出てくるのでしょうか。特に即結果の出る観光力の金額を観光庁は平成28年9月度の数字を金額で出しています。 国内旅行291,189,380 海外旅行191,806,573 外国人旅行15,217,806 合計498,213,759(取扱額(千円)) *この数字は日本の大手旅行者50者の9月の取扱金額 これがH28.9月の道路、鉄道、空航等より来る数字金額です。もちろん大手50社の集計数であって日本の全旅行金額ではありませんが 今我々は中信平を中心とした(信州みちビジョン)に関係広域連合市町村(4市9町村)はどれ程の経済効果となって数字(金額)呼び込めるだろうか。関係行政機関の議会の中で大いに議論される事を希望します。この広域連合は(H28.4月調べ数)人口496,511人、約203,000世帯との事。これは各々の家庭の方向、次世代の為にも悩みのひとつとして大いなる関心を持たせるべきと思います。それは平成30年からスタートする(信州みちビジョン)その持つ力と経済を県の行政はいろんな角度で悩んでやってください。</p>	<p>道路整備等による観光や経済への効果は非常に大きいと考えており、今回の素案においても産業の生産性や観光の周遊性等の観点から取り組むこととしております。 今後、本ビジョンを実現していくにあたり、関係部局等との連携は重要であり、幅広い視点で道路整備等を行っていきたくと考えています。</p>	<p>部局横断的に実施している地域戦略推進型公共事業について、「事業の進め方について」に追加</p>
③④	-	(全般)	<p>進め方に問題が多すぎるので、初めからやり直すべきである。議事録が公開される前にパブコメを行うのは県民を愚弄するものである。 信州みちビジョン検討委員会設置要綱では>幅広い分野の有識者等により道路施策の内容等を検討するためとなっているが、参加者に含まれるべき人たちが入っていないので議論が表面的・概念的となっている。・福祉 ・交通安全 ・過疎化 理解しないまま発言している人もいる。根拠を示し、責任を持った発言をする人が少なすぎる。根拠となる考え方、法律・条約、資料や分析も不十分である。委員が所属する団体については、目的、活動歴、連絡先が公開されていなければならない。学識経験者については、専門分野、主要論文や著書、会議で期待される分野、を明確にする必要がある。 準備会の参加者をどのように決めたのか不明確である。意見の多寡を重要性和関連付けてはならない。 公共交通の充実が述べられているが、委員会への参加に際して利用した人はいるのか、よく利用しているのか、不明である。 上位計画である総合計画が決まる前に検討し、パブコメを行うのは矛盾である。諮問結果は計画の決定ではない。 特に、どのような社会にすべきかという考え方が重要なのに参加者の個人的な意見で方向性を決めようとしている。 道路が与える地域社会への影響を分析していない。特に、問題点(ストロー効果など)についての分析は極めて不十分である。 PDCAは事後評価であり、杜撰な計画を補うことはできない。 計画段階で、目的、現状把握、分析、計画(案)、検証(計画が目的?分析と合っているか)を行うことが重要である。</p>	<p>本ビジョンの策定においては、幅広い分野の有識者等による「信州みちビジョン検討委員会」での議論を軸に、10広域毎に自由参加で実施した意見交換会や、県民意見公募(パブリックコメント)等を実施し、多様なご意見をふまえて策定を進めています。</p>	<p>(素案のとおりとする)</p>

意見 No.	該当 頁	主な該当箇所	お寄せいただいたご意見等	県の考え方	本ビジョン(案) への反映
③⑤	-	(全般)	ビッグデータの活用が述べられているが、定常的に速度違反が行われていることが判っても何もしない。 http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000017904.pdf 資料3 中部横断自動車道(長坂JCT?八千穂)計画段階評価の試行 p.7~8 (技術革新と言うほどではない)現状の技術でも速度違反ができない車を作るのは実に簡単だがメーカーは作ろうとしない。 運転中には携帯電話がその旨を返信することも実に簡単だが、なぜか実現していない。	ビッグデータを用いることで、細かい交通情報等が把握できるようになってきたことから、今後も現況分析等にビッグデータを利用し、道路の安全性の向上に努めてまいります。	(素案のとおりとする)
③⑥	-	(全般)	一般道路から自動車専用道路に移行する車が増えた場合には、少なくとも、飲食店、観光農園、ガソリンスタンドが影響を受けるので対策が必要である。周辺道路は開通前に整備されていなければならない。	ご意見については、今後の道路計画等の参考とさせていただきます。	(素案のとおりとする)
③⑦	-	(全般)	道路容量を超えるような開発や建築制限の緩和は認めるべきではない。催しによる一時的な交通量に対しては交通規制で対処すべきであり、そのためだけに道路整備をすべきではない。 公共施設に大規模な駐車場を作らないことが公共交通機関の利用を促進することも考えられる。 車利用が前提だと店舗などが集中している利点がない。これは都市の拡大とは別の現象であり、課題として提起したい。	ご意見については、今後の道路計画等の参考とさせていただきます。	(素案のとおりとする)
③⑧	-	(全般)	リニア新幹線はエネルギー当たりの輸送力が低いので、低酸素社会を掲げるのなら反対すべきである。	リニア中央新幹線は、交流人口の増加や地域経済の活性化など、様々なメリットが期待できるため、県として整備促進に取り組んでいるところです。	(素案のとおりとする)
③⑨	-	(個別事業)	伊那市 環状北線の件 竜東から中央病院まで救急車が踏切で待たされることなく一直線にかけつけることができる道路はアクセス道路だけであり、北環状線の延長計画の早急な実現が望まれる。更に高遠まで延ばして欲しい。 アクセス道路御園交差点の西側部分は車両事故多発地点となっているが、この部分の設計段階からの初期計画を進めてほしい。既に用地の半分以上は県で買い上げており、ネックになっていた残りの当事者たちも世代交代や高齢化で状況が大きく変化している。	環状北線の伊那バイパスまでの延伸については、早期の事業化を目指し調査等を進めているところです。 環状北線の高遠までの延伸及び御園交差点の改良については、今後の伊那市の都市構造を踏まえた中で、今後の検討の参考とさせていただきます。	(素案のとおりとする)
④⑩	-	(個別事業)	伊那市 環状北線の件 御園交差点東南角の県有地は芝生となっているが、ポケットパークとして再整備してほしい。	ポケットパーク整備について、ご意見を参考とさせていただきます。 今後、必要性等について関係者と協議してまいります。	(素案のとおりとする)
④⑪	-	(個別事業)	伊那市 環状北線の件 アクセス道路東端=水神橋西交差点の五差路(パチンコルーキー横)は信号待ち時間が長くなるのでラウンドアバウトに変えてほしい。検討してください。	ラウンドアバウト整備について、ご意見を参考とさせていただきます。 交差点形状については、車線数や交通量等をふまえ、公安委員会等と協議して検討してまいります。	(素案のとおりとする)
④⑫	-	(個別事業)	伊那市 環状北線の件 北環状線が突き当たる伊駒アルプス道路は両アルプスをのぞむ景観が抜群である上に、自転車に好都合な起伏の緩やかな道となる。諸外国でも自転車による景観ツアーが人気となっており、伊駒アルプス道路に片側だけでも自転車専用帯が設置できれば専門誌などでも取り上げられ、一躍有名コースになる。少子高齢化で車の数も今以上には増えないので、片側2車線にするより優先すべき課題である。	ご意見を参考とさせていただきます。 伊那バイパス及び伊駒アルプスロードにおいては、周辺の自転車・歩行者交通量等を勘案し、良好な自転車交通環境の確保に配慮してまいります。	(素案のとおりとする)