

信州みちビジョン改定案へのご意見と県の考え方

意見募集期間 令和5(2023)年6月23日(金)から7月22日(土)

意見の総数 56件(8名)

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
1	2	1 はじめに 総合5か年計画と信州みちビジョンの関係性	観光客の移動は公共交通機関を原則とすべきである。 自然を破壊する交通手段は採用してはならない。	本頁では、県総合5か年計画の道路分野に関する内容についてお示ししています。 ご意見として承りました。
2	3～ 4	2 道路を取り巻く現状と課題 ◇長野県の道路の現状	道路は車のためだけにあるのではないので、歩道の整備などの指標とすべきである。 自家用車に頼っていることは公共投資が不足し、持続不可能であることを示しているため、是正すべきである。DXの進展により、実移動が減り、より広域との関りが増えることを無視している。（例：ウェビナーの参加者は全国的であり、外国からの参加も珍しくない。）	歩道の設置率を整理し、現状を掲載しました。 道路は多様な機能を有することから、自家用車の走行を考慮したみちづくりのみでなく、歩道や自転車道の整備のほか、歩きたくなるみちづくりを目指してまいります。
3	5,11	2 道路を取り巻く現状と課題 ◇社会情勢と課題の整理	課題と施策の関連がよく分からないので整理した方がよい	課題と施策の関連性を4重点分野と施策の展開に記載しました。
4	5	2 道路を取り巻く現状と課題 ◇社会情勢の変化と今後強化していくべき課題	歩道がまともに整備されていないのに道路以外の用途に使うのは本末転倒である。 人を中心とした道路整備とは全く逆のことを行っている。 自動運転の前提は歩行者・自転車を含む道路整備なので、現在とは逆の方向としなければならない。（専用道路を除く。）	歩行者・自転車を含む道路整備を進めるため、重点分野II(1)誰もが安全に移動できるみちづくりの施策を展開してまいります。ご意見を参考に進めてまいります。
5	6	2 道路を取り巻く現状と課題 1 人口減少・高齢化の進行	高齢者の救急出動件数の増加具合がわからないのでデータがあるとよい。	高齢者の救急搬送者数の状況が分かる図を掲載しました。
6	7	2 道路を取り巻く現状と課題 3 事故・災害・老朽化等に対する安全性の確保	「長野県では、事故件数が年々減少傾向にあるが、高齢者事故は増加傾向にある」という現状の記載に関して、図表によりその傾向が分かるようにするとよい。	高齢者の事故件数の推移が分かる図を掲載しました。
7	7	2 道路を取り巻く現状と課題 4 社会の広域化・国際化	コロナ禍の入国制限の緩和によるインバウンドの回復と記載がありますが、長野県への外国人観光者がどの程度あるのか分かるような図表があればよい。	長野県における外国人観光客の推移が分かる図を掲載しました。
8	11他	3 基本目標・基本方針 ◇基本方針のイメージ	緊急輸送道路はネットワークによって機能させるべきである。 街中での歩道整備が進んでいないことに触れていない。 「歩きたくなるみち」以前に「歩ける道」を整備すべきである。最低でも有効幅員を規定以上確保しなければならない。 堤防道路を一般車両通行禁止にすることは、防災意識の点でも実際の防災行動でも重要である。	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
9	13	重点分野Ⅰ 県土の強靱化 (1)災害に強いみちづくり	ラウンドアバウト導入の前提は歩行者と自転車がいれば「必ず（＝100％）」止まることだが、環状交差点でも接続する道路でも横断歩道で止まらない車がある日本では採用すべきではない。 視覚障害者は無視されている。 車と自転車が同時に通行する場合を想定していない。 通行する車両に対応した大きさが確保されていない。	交通管理者と連携しながら、交通安全に配慮してまいります。
10	19	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (1)誰もが安全に移動できるみちづくり	ゾーン30は抜け道とならないような交通規制をしなければ効果が無い。時速30キロでは速すぎる。	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
11	19	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (1)誰もが安全に移動できるみちづくり	歩道の整備例がイメージとして示されており、イラストがあるので分かり易くて良い。	ご意見として承りました。
12	19	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (1)誰もが安全に移動できるみちづくり	誰もが安全に移動できることを「目指す」のではなく、具体的な箇所と各箇所の完成期限を明示しなければならない。 通学路だけを対象にするという考え方は誤りである。 ・歩道橋と横断地下道を撤去する。 ・車の通行量が多い区間と定常的に大型車両が通行する区間は、歩行者の通行量に拘わらず歩道を設置する。（山間部で人家が無い区間を除く） ・歩道の有効幅員を1.5m以上確保する。バス停では実幅員を2m以上確保する。 ・歩道の水平部分の幅員を1m以上確保する。 ・横断歩道や車道との接続部の傾斜を一定以下とする。	7.主な事業箇所において、まずは今後5か年の整備箇所と目標を定めています。 いただきましたご意見を参考に、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。
13	21	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (2)脱炭素社会実現にむけたみちづくり	自動運転を検討する前に、どのように街を再構成し、どのような道路と移動手段が必要かを検討すべきである。	ご意見として承りました。
14	22	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (2)脱炭素社会実現にむけたみちづくり【取組事例】	取組み事例1 歩道橋2か所によって歩行者と自転車の通行が阻害されているので、明らかに失敗事例である。 取組み事例2 上田市と小諸市をつなぐ長距離の県道で上田市内では幹線道路の一つであり、上田駅に近い市街地なのに歩道が整備されてこなかったことが問題である。今後の道路整備は、国道18号バイパスを含めた道路網及び土地利用と併せて行わねばならないが、その様には捉えられていない。	ご意見として承りました。
15	24	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし (3)歩きたくなるみちづくり【取組事例】	歩道にテーブルなどを出すのであれば、視覚障害者、車椅子などの通行に支障がない広い歩道に限るべきです。	歩道幅員も検討要素に入れて、場所を選定してまいります。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
16	25	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし （４）快適な暮らしを支えるみちづくり	医療機関は、診療所、一般病院、救急病院、救命救急センターの階層となっているが、長野県で問題になるのは医師不足である。大北地域には出産できる病院が無く、小児科医が手薄な地域は多い。 医療を道路整備の口実にすべきではない。効果の乏しい道路整備を止め、自家用車を利用しなくても医療が受診できるようにすべきである。 消防予算も少ないので消防署の数が少なく、隊員は消防と救急を兼務している。 救急車が高速道路を利用することが有効なのは、消防署、患者宅、病院、の何れもが利用しやすい場所にある場合に限られ、実際にはほとんどない。 軽井沢スキーバス事故では群馬県の救急車の応援を仰いだ。東京では地下鉄サリン事件や新宿雑居ビル火災のような大規模出動ではなくとも消防署も救急病院も多いので素早く対応できるが、長野県では日常医療も全く不足している。	ご意見として承りました。
17	26	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし （４）快適な暮らしを支えるみちづくり【取組事例】	飯田市は都市計画に失敗して車利用が前提となってしまったので、市街化区域より周辺部に人口が拡散してスプロール化した。さらに周辺の過疎地を吸収合併したが、公共交通を含めた都市政策は皆無に等しい。 リニア駅に関連する事業でも駅前整備とアクセス道路だけしかなく、企業や大学を誘致する場所やその住宅と生活地域も未検討である。 周辺町村に産業が育っていないので飯田市への通勤も多いが、やはり自家用車である。 これは持続可能ではないので、周辺部の過疎が急激に進むと思われる。	ご意見として承りました。
18	26	重点分野Ⅱ 持続可能で快適なくらし （４）快適な暮らしを支えるみちづくり【取組事例】	松代の整備前は車幅制限しなければならなかったにも拘わらず（写真では乗用車が路側帯にはみ出している）行っていなかったか法が守られていなかったのが危険なのは当然である。 道路管理者と交通管理者は安全を確保するために道路の状態に応じた規制を設定すると共に、違反者に対して厳しい措置を執るべきである。	ご意見として承りました。
19	28	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興 （１）人・モノ・サービスが行き交うみちづくり （中間評価から見る策定後の成果）	高規格道路の整備推進の15分アクセス圏域の策定時カバー表示ですが、長野市域、特に中心部（長野駅、県庁など中心市街地）が含まれているように感じます。策定時の基準が分かりませんが、現時点で中心市街地から最寄りのICまでとても車で15分では到着しません。信号に一切かからず、渋滞にもはまらなければ距離的に可能かもしれませんが、現実的な指標とはとても思えません。基準を示すか、範囲の是正を求めます。また、15分圏域の長野市中心部北部が多く含まれていないにも関わらず、将来80%には疑問を感じます。この政策について、長野市中心部から15分圏内を実現するためには、渋滞の抜本的な対策が必要で、主要交差点との立体交差しか可能にする手段はないです。立体交差またはバイパスを含め、観光・暮らしやすさ・生活を改善するために早急な策定と事業化を望みます。	使用したデータの算出基準を資料に記載しました。 渋滞対策については、重点分野Ⅱの(4)快適な暮らしを支えるみちづくりの施策展開の一つであり、ご意見については今後の道路計画等の参考にさせていただきます。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
20	28	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興 （1）人・モノ・サービスが行き交うみちづくり （中間評価から見る策定後の成果）	<p>長野市中心部への高速道路からのアクセスが大変悪いです。</p> <p>長野県内主要都市の中で、市役所から最寄りの高速道路ICまでの距離が一番長い（各直線距離にして、諏訪が約4.2km、松本約2.9km、大町は高規格道路建設計画あり。ほかの都市は1~2km程度。長野は約7.2kmでワースト（須坂長野東IC））。さらにそこを通るための主要道路の交通量もトップ（渋滞も頻発（土日平日問わず））以上のことからとても県庁所在地とは言えない道路状況となっています。</p> <p>左折レーンの拡張や公共交通機関への転換など小さい対策をやっておりますが、全くあてにならず、効果も出てきていません。若穂にSICを作っているが、あくまでスマートICですし、距離もさほど変わりません。（直線距離約6.6km）さらにそこを結ぶ主要道路は片側1車線で、所要時間もほとんど変わりありません。距離的にも、人口的にも、交通量的にも、お金をかけるべき道路ではないでしょうか？理想は高速道路など高規格道路の延長ですが、予算的にもとても現実的とは思えません。であれば、主要交差点の立体交差または連続立体交差を整備して、距離的なデメリットを解消し、少なくとも長野県内主要都市と同程度の所要時間になるよう早急に計画を立てるべきです。</p>	アクセス性の向上については、重点分野Ⅲの(1)人・モノ・サービスが行き交うみちづくりの施策展開の1つであり、ご意見については今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
21	29	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興 （2）ストレスなく快適に移動できるみちづくり	<p>ヨーロッパでは宿やスポットだけに行くのではなく、周辺を歩いたりして時を過ごすことを楽しめるようになっているのに、日本では車で直行することだけしか考えられていない。歩いたりサイクリングする道も（上高地の様に）舗装されていないことも多い。</p> <p>看板や建物の外観、配置を含めて、観光地の魅力を考え直すべきである。</p>	観光を満喫できるみちづくりについては、重点分野Ⅲの施策の一つであり、ご意見を参考に進めてまいります。
22	30	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興 （2）ストレスなく快適に移動できるみちづくり【取組事例】	<p>坂城町の工業団地が計画された当初は国道18号線の利用を想定していたが、周辺を含めて大半が狭いので「沿道の利用を含めれば」本来は輸送量に限界があるはずだが考慮せずに拡幅された。その後インターチェンジができたがアクセス道路は開通までに整備されなかった。</p> <p>川の改修では下流の整備から先に行うのと同様に、周辺道路の整備が終わるまではインターチェンジを供用すべきではない。</p> <p>都市計画審議会が、複数の沿道利用と道路状況を関連させて審議しないのは、敢えて無策を行っているとしか考えられない。</p> <p>電力や用水では供給を確保することが計画の条件なのに道路は無限であるかのような考え方は事故を無視しているので犯罪に等しい。</p>	ご意見として承りました。
23	31~ 32	重点分野Ⅲ 観光や産業の振興 （3）観光を満喫できるみちづくり	<p>観光地より日常の道路を優先させるべきである。</p> <p>県一周サイクリングに設定されているルートには交通違反が含まれているし、危険箇所も多い。問題を指摘しない「サイクルスト」とはどのような人たちなのか説明すべきである。</p>	日常の道路については、重点分野Ⅲ(4)快適な暮らしを支えるみちづくりで地域の拠点を結ぶ道路ネットワーク強化など地域の実情に応じた道路整備を進める施策を展開してまいります。また、Japan Alps Cycling Road整備事業を進めるにあたりご意見を参考にさせていただきます。
24	37	重点施策2 緊急輸送路の危険箇所の解消による平常時・緊急時の信頼性向上	<p>災害時緊急輸送道路の中には狭い箇所が多く、街中でも歩道が無いので、電線の地中化はできず、避難者にとっても危険である。</p> <p>特に2桁国道は車の通行しか考えていないので、避難ルートを含めて再検討が必要である。</p>	ご意見として承りました。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
25	42	重点施策4 本州中央部広域交流圏を形成する幹線道路の整備 ◇高規格道路の整備状況	高規格道路の整備状況において構想路線の必要性を問います。 松本佐久連絡道路・上田諏訪連絡道路については現在も国道のバイパス化・整備が進められており、これ以上の限られた予算を配分する必要性を感じない。	構想路線が将来的に高規格道路とネットワークを構築することで、県内地域間および県内外との交流が促進され、更なる産業や観光の振興、また、大規模災害発生時において、重要物流道路や緊急輸送道路としての機能が期待されます。
26	42	重点施策4 本州中央部広域交流圏を形成する幹線道路の整備 ◇高規格道路の整備状況	地域高規格道路の予算配分に県内の偏りを感じます。 長野圏域含む北部の高規格道路の整備予定が全くなく、これは北部地域の整備は完了したと県が判断しているからなのか。 長野環状道路も地域高規格道路の計画にもなっておらず、県として整備を国に促す気もないのであれば廃止としたらいいのではないかと懸念している。 整備状況を見るに中部地方の移動はますますよくなるものの北部は蔑ろにされ、道路における地域格差がますます広がるのではと懸念している。	県内のミッシングリンクの解消に向けて、本州中央部広域交流圏を形成する高規格道路の整備を推進してまいります。
27	43～ 44	重点施策5 リニアの整備効果を県内に波及させるための関連道路の整備	リニア新幹線については様々な問題点が指摘されているが、道路関係では次の点を早急に明らかにすべきである。 (1) 「リニア3駅活用交流圏」、「本州中央部広域交流圏」についての具体的な効果と整備内容 (2) 長野県駅の利用客の2次交通の手段とその整備 (3) 非常口（特に山間部）に関して ・アクセス道路の整備と維持管理（除雪、土砂崩れなどの災害時の対応を含む） ・避難者の救出／輸送（車両確保を含む）／収容／治療の分担／体制についての協議と整備 (4) 企業や大学などの誘致に伴う都市計画（道路、公共交通機関） 周辺の過疎地域の振興計画と関連整備	(1) については、具体的な効果の一例として、重点分野Ⅲ(1)人・モノ・サービスが行き交うみちづくりに東京からの伊那谷人口カバー率を掲載していますが、(2)～(4)も含め、ご意見として承りました。
28	45～ 64	7 主な事業箇所	事業箇所と関連する施策が整理されていて分かり易い。	ご意見として承りました。
29	45～ 64	7 主な事業箇所	具体的な整備内容が不明なので意見を言うことができない。 多様な人たち（特に弱い立場の人、少数の人）の意見が反映されているか、基本方針に沿っているか、説明すべきである。	事業を進めるにあたっては、地域の皆さまの意見を聞きながら進めてまいります。
30	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	アンケートと整備の重点が全く一致していない。実態を把握して設問と選択肢を設定すべきである。 (1) 生活道路や市街地、山間地の道路への要望が多く高速道路は前回よりさらに少なくなっているのに、整備の優先順位は逆である。	事故危険箇所や渋滞発生箇所、落石等危険箇所、通行に支障をきたす区間の整備など、重点施策として位置づけています。
31	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	維持管理に次いで多いのが歩行者・自転車への配慮であり渋滞対策の1.5倍あるのにほとんど進んでいない。渋滞対策のバイパスなどが暫定整備だと考慮されない。街路灯設置も不十分である。これでは事故が起きるのは当然である。 自転車と歩行者の通行空間の分離については、主として高齢者が利用している3輪自転車を歩行者と分離して車道を通行させるのは危険なので歩行者／自転車／車を分離することになるが県内ではほとんど実現していない。道路全体を拡幅するか車道を狭くする（一方通行にすることを含む）必要があり、都市計画道路の決定方法を根本から変える必要がある。 特に交差点では道路構造／交通規制／信号制御が一体となって整備されることによって安全が確保されるので、警察に対して道路交通法を正しく理解し安全最優先で適用するように強く求めるべきである。	交通安全については、重点分野Ⅱ(1)誰もが安全に移動できるみちづくりの施策が対応しています。 ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
32	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	バリアフリーは障害者権利条約でも実現を求められている。実施すべきは延々と迂回する経路を表示することではない。立体横断施設（歩道橋、横断地下道）は道路交通法に規定がなく、道路構造令でも通行に関する具体的な規定がない。通行できない歩行者を無視しているだけでなく、地震、洪水、悪天候に対して安全を確保できないので直ちに廃止すべきである。	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。
33	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	歩道での違法行為で最も問題なのは車（バイクを含む）を止めることであるが、警察は取り締まらず、むしろ奨励しているかの如くである。車庫などへの切り下げが悪用されている場合は出入りできない様にすべきである。	ご意見として承りました。
34	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	牽引付自転車は道路交通法の普通自転車ではないので、歩道通行、歩行者用道路の通行、「自転車を除く一方通行」の逆走、は（押している場合を含めて）認められていない。運送業者は違反を承知の上で行い、しかも環境に良いと宣伝している。	ご意見として承りました。
35	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	置き看板が繰り返される場合は没収すべきである。道路工事関係の仮看板の設置も有効幅員を確保する範囲とすべきだし、道路管理者の許可を得ていない場合は業者への罰則を適用すべきである。	ご意見を参考にさせていただき、道路工事や維持管理に配慮してまいります。
36	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	自転車の利用が多い場所では無料の駐輪場を用意すべきである。	ご意見として承りました。
37	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	バス停付近だけ狭くなっている場合があるが、有効幅員以下にすることは認められていない。道路構造令ができる前の古い道路では現状規定に適合するように整備すべきである。新設や改造時にその時点の道路構造令を満たしていない箇所は直ちに修正すべきである。	ご意見として承りました。
38	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	建築工事の仮囲いのために歩道の水平部分の幅が不足する場合は仮囲い部分全体の歩道の高さを下げる必要がある。	ご意見として承りました。
39	65～ 66	R3県政モニターによる道路整備のニーズ	電柱類（信号柱を含む）や標識、カーブミラーなどによって有効幅員が確保されていない場合は改造しなければならない。道路占有許可しているものは期限を更新すべきではない。	ご意見として承りました。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
40		(全般)	<p>○道路計画での基本事項について</p> <p>道路の計画に際しては下記の基本事項を十分に考慮しなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用を踏まえて計画する。 ・（道路毎ではなく）道路網として計画する。 ・（一般道路は）歩行者、自転車、車が利用する。 ・道路の通行量には限界がある。 <p>道路計画の基本方針を定めると共に調整する仕組みが必要である。（具体化する場合に無視するとすれば、それは基本方針ではない。）</p> <p>都市・街づくり計画と道路計画の担当者は基本から計画体系を整備しなければならない。</p> <p>国内の事例だけではなく、特にヨーロッパの事例を、実施状況だけではなく考え方から理解することが重要である。</p> <p>日本の法体系は、憲法、条約、法律、政令、省令、通達である。下位の規定が上位の規定より優先することはない。</p> <p>道路計画はこれらを守らねばならないのであって、単に参考にすれば済むのではない。</p> <p>特に重要なのは障害者権利条約と子供の権利条約である。前者は障害者の社会参加の権利を保障するものなので、道路は利用できるようにしなければならない。後者は意見を表明する権利とその尊重、及び、子どもにとっての最善の選択をするように求めているので、事業の計画から維持管理まで適用しなければならない</p>	<p>ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。</p>
41		(全般)	<p>○道路計画での基本事項について</p> <p>長野県はSDGsを取り入れることを宣言しているので、反する計画は許されない。全ての目標とターゲットはつながっているので、一部の項目だけに関わる（紐付けする）のでは不十分である。人権はすべてに関係し、全体は「誰もとり残さない（取り残されない）」なので、特に弱い立場の人たちが無視されるようなことがあってはならない。</p> <p>持続可能であるためには自然環境を破壊しない様にならない。</p>	<p>ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。</p>
42		(全般)	<p>○道路計画での基本事項について</p> <p>長野県はE B P Mの採用を明確にしているので、具体的な事業計画には裏付けとなる根拠が必要であり、その根拠は原則として数値データである。</p> <p>何のために行うかを明確にしなければならない。手段であるはずの道路整備自体が目的になってしまっていないかを、計画段階でも実施段階でも常に見直す必要がある。</p> <p>さらに道路は構想から完成まで長期間を要するので、各段階でPDCAを行って予想と実績を比較し、不一致なら（中止を含む）計画修正を行うべきである。完成しなければ評価できないのであれば予期しない結果になった場合に対処できない。</p> <p>問題が生じてから対処するのではなく、生じないようにしなければならない。</p> <p>計画完了時に問題が生じないようにするだけでなく、実施中の各段階でも、特に安全については確保しなければならない。</p>	<p>ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。</p>

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
43		(全般)	<p>○道路計画での基本事項について</p> <p>長野県の5か年計画のビジョンブックでは「社会的共通資本」（宇沢弘文）を取り上げているが、宇沢は同書で旧著の「自動車の社会的費用」に触れている。そこでは車の通行が外部不経済となっていることを指摘し、内部化することを求めている。</p> <p>この場合の外部不経済には、自然環境と社会環境への影響、及び、歩行者と自転車の安全を脅かしていることが含まれている。</p> <p>交通事故の犠牲者の国際比較では、日本は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者と自転車の比率が高い ・高齢者の比率が高い ・自転車では若年層が高い <p>ことが明らかである。</p> <p>また、歩道橋・横断地下道はヨーロッパにはほとんど存在しない。</p> <p>これらは日本の交通／道路政策が根本的に誤りであることを明確に示している。</p> <p>道路管理者が変更になる場合は（国、県、市町村、など）移管時点の基準を満たしているかを点検し、移管する側が整備してから移管するか整備費用を負担すべきである。</p>	<p>ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。</p>
44		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>道路を検討するためには土地利用を整理しなければならない。</p> <p>その基本は都市計画マスタープラン（県、市町村）だが、長野県では居住地域全体について制定されていないので早急に整備する必要がある。</p> <p>マスタープランは20年計画なので、その間は「状況が大きく変わった場合を除き」変更すべきではない。</p> <p>当然ながら5か年計画などはマスタープランに沿って制定すべきである。ところが5か年計画が最上位計画と位置付けられているために5か年計画ではマスタープランを無視するという奇妙な法体系になっているが、この様なことをすべきではない。</p> <p>同様に、10年計画の「みちビジョン」より5か年計画の方が上位となっている。</p> <p>一方で、2030年までのSDGs、2050年までのゼロカーボンとの関係が曖昧となっている。</p> <p>さらに、環境問題やDXによる経済構造の変化、過疎化や人口流出による社会の変化、経済を地域で循環させることの重要性、などは長野県全体で十分認識されていない。特に国際的に人権が重視されるということについては知らないことすら知らない。</p>	<p>ご意見として承りました。</p>

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
45		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>道路はマスタープランとの関係で検討すべきだが、その際は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地とその他を分ける ・階層化された道路網として計画することが基本である。 <p>この道路網には全ての道路（道路交通法が適用されない私道を除く）が含まれねばならない。道路網を構成する各道路の具体的な設計や維持管理は道路管理者の責任であるが、道路網の計画は統合されていなければならない。</p> <p>既存の鉄道網（路面電車を除く）が存在する場合は道路網より優先させる。</p> <p>市街地公共交通（路面電車、バス）の路線は土地利用に応じて設定することになるので、道路網はそれらと整合するように計画しなければならない。</p> <p>道路網の階層は、地域間（主として都市間）を高速で結ぶものから生活道路までとなる。</p> <p>市街地以外では、通過交通のための道路と地域内や隣接地域間で利用する道路の、少なくとも2階層が必要である。前者は集落から離れた場所でなければならない。</p> <p>市街地では、車の通行はできるだけ上位の道路を使うように計画されねばならない。そうでなければ抜け道が生じて危険である。</p>	ご意見として承りました。
46		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>次の場合は歩行者と自転車の通行を前提としなければならない。（自動車専用道路を除く）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の道路 ・通過交通のため以外の道路 <p>市街地の幹線道路では歩道は必須であり、生活道路で歩道を設けない場合は歩行者が安全に通行できるように設計しなければならない。</p> <p>自転車の通行場所は、車道の一部、歩道、自転車専用道の何れかで、連続して通行できねばならない。</p> <p>市街地の幹線道路では、歩道と車道の間には駐車帯を設けることができる。この駐車帯は、横断歩道、バス停、駐輪場所、タクシーの乗降やごみ収集の場所、などで区切られていて、それらの場所では歩道となっている。</p> <p>道路の状態が「全ての自動車」に対応していない場合は通行できる車両を制限しなければならない。重量、車高、車幅、車長は当然であるが、車両の通行量が設計条件を定常的且つ大幅に超える場合にも通行制限が必要である。</p>	ご意見として承りました。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
47		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>沿道の土地利用（施設配置、建築用途や制限）と道路網及び市街地公共交通網とは連動させなければならない。</p> <p>大型施設（商業、文化、スポーツ、行政、大規模公園、及び工業団地など）は歩行者と車両の動線と通行量を予め検討してから計画すべきである。少なくとも幹線道路に面しているか幹線道路からの十分な接続道路が必要である。</p> <p>明確な考え方に基づいた土地利用計画が無ければ様々な用途による利用が徒に分散されることになり、道路網も公共交通も有効に計画することができない。（空いている土地があるから使おうという発想は計画ではない。）</p> <p>土地の特性を考慮せずに開発を進めれば災害が起きる。</p> <p>長野市で4年前の台風による大きな被害があった地域は洪水常襲地域で、流路も変遷している。このため水害が意識されてきたが、市街化区域ではない場所にも人家が増えていた。その要因の一つは道路建設である。広島市では土砂崩れ被害が続いたが、危険な地域が住宅地となった背景にはアクセス（道路、新交通）がある。</p> <p>道路建設が周辺に及ぼす影響まで予想して計画すべきである。</p>	ご意見として承りました。
48		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>コンパクトシティは、都市近郊で野放図に広がってしまった住居などを本来の中心部に再集約するものなので、長野県では適用される地域は限定されている。副都心的な新しい拠点への集約も検討すべきである。</p> <p>人口集中地域（D I D）が少ない長野県では、その周辺部の小さな拠点への立地適正化計画の推進が重要であるが、自家用車利用を前提にしたのでは誘導地域への集約ができない。</p> <p>拠点は駅とバスターミナルであるが、拠点への施設の集約化と共に、拠点への安全なアクセスが不可欠である。徒歩などによるアクセスやバス路線とバス停付近の道路が危険であってはならない。</p>	ご意見として承りました。
49		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>複数の土地利用計画や市町村を超えた土地利用計画でも、どのような需要が予想されるのかを明らかにすべきであるが、その前にどのような社会にするのかを明らかにしなければならない。</p> <p>全国では1億2千万人から8千万人になると予想されているのに経済だけが大きく伸びるとは考えられない。</p> <p>第2次ベビーブームが起きた都府県は10足らずであり、他はせいぜい微増である。長野県は元々人口密度が低く、戦後も一貫して人口が減っている地域が多い。人口減少は社会構造の変化を伴っていて、最近の長野県では若い世代の流出が加速し、それに伴って出生数も減っている。</p> <p>人口減少の現実を受け入れた社会像を基に現実的な計画を立てるべきである。</p> <p>なお、スーパーメガリージョンによって日本全体の人口分布がどのようになるか、長野県ではどうなるか、検討していないというのは実に無責任である。</p> <p>エネルギーも温暖化ガス排出も減らさねばならない。</p> <p>それに伴って産業構造が変わり、産業立地も変わる。長野県は内陸県なので物流を伴わない産業が好ましい。</p> <p>Society5.0は環境にも社会にも触れておらず、どのような社会を目指すかを示さないまま目新しそうな項目を羅列しているに過ぎない。地方は取り残された高齢者しか示されていないので、少なくとも長野県が目指す社会ではない。</p> <p>長野県が目指すべき社会を示した上で道路を考えるべきである。</p>	ご意見として承りました。

番号	頁	項目	お寄せいただいたご意見（要旨）	県の考え方
50		(全般)	<p>○道路と土地利用の考え方</p> <p>農業については気候変動の影響を受けると共に、高齢化によって就業者が大きく減る。農業の大規模産地の内で外国人労働者に頼っている地域は人権侵害が世界に知れ渡っているので今後の継続が難しく、後継者もいない。</p> <p>国際的にも有機農業による小規模農業を目指すべきだとされ、加工品や酒類でも有機原料が増えているが、長野県は全く対応できていない。</p> <p>観光については、外国人を含めて乗用車の利用には限界があり、自然保護の点でも地元雇用の点でも抑制すべきである。</p> <p>道路との関係では、目的地との往復だけではなく、周辺の散策や飲食、買い物が楽しめるように整備すべきであり、特にヨーロッパとは大きな差がある。</p>	ご意見として承りました。
51		(全般)	<p>○みちビジョンでの道路計画</p> <p>道路整備に関しては、建設時の費用だけではなく、維持管理を含めた経費を考慮しなければならない。</p> <p>河川の防災や福祉関係の費用増大を考えれば、「少し便利になる」ことは建設の理由にならない。</p> <p>例えば、峠越えをトンネルとして旧道を廃止することは必要であるが、川沿いに集落を結ぶ道路とは別にバイパスを作る場合は、住民がいる限り両方維持しなければならないことになる。</p> <p>市街地を迂回するバイパスを作ると通過交通と新しい店舗などはそちらに移るので、旧道を地域内で利用する道路として再整備することをセットで事業化しなければならない。</p>	維持管理の視点として、重点分野Ⅰ(3)いつでも安心して移動できるみちづくりの施策として取り組んでまいります。バイパス整備時においては、旧道の管理移管について市町村と協議し、旧道の維持管理に取り組んでおります。
52		(全般)	<p>○みちビジョンでの道路計画</p> <p>5か年計画との関係の問題点として、下記を明記すべきである。</p> <p>(1) CO2削減には車の比重を下げる必要がある。</p> <p>(2) 道路需要の縮小</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動しなくても仕事ができるようになった（テレワーク、リモート会議、DXによる情報入手・分析） ・物流の最適化（ルート、共同化、など） <p>(3) 交通事故は歩行者と自転車の犠牲者を減らすことが重要である。</p> <p>(4) 緑化は都市だけの問題ではない。</p> <p>道路建設（観光目的を含む）で自然を破壊してはならない。</p> <p>(5) 自動車専用道路は通過交通なので地域経済に寄与するとは限らない。</p> <p>(6) 安全のためには道路の容量を超えない様に監視・規制することが重要である。</p> <p>抜け道を通らないような規制は特に重要である。</p>	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
53		(全般)	<p>構想路線に松本佐久・上田諏訪が位置付けられたことで、中信東信の高規格道路の充実は図られるが、長野市や北信地域の今後の発展は見込めず地域間の格差が広がることが懸念される。長野県全体として道路事業の発展を考えることを強く望む。</p>	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
54		(その他)	<p>長野市内渋滞緩和のためのバイパス整備・立体交差事業を強く求めます。</p>	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
55		(個別事業)	<p>渋滞緩和のための長野環状道路の整備促進、ひいては長野西環状道路の実現を。</p>	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。
56		(個別事業)	<p>新たな観光道路として、善行寺・戸隠・白馬を結ぶ緊急輸送路・地域間交通物流道路として国道406号線のバイパス化高規格化を。</p>	ご意見については、今後の道路計画等の参考にさせていただきます。