

安曇野市道路整備推進計画（改定案）に対するパブリックコメントの結果及び市の見解について

「安曇野市道路整備推進計画」の改定にあたり実施したパブリックコメントについて、計6名の方からご意見を頂戴しました。ご意見をお寄せいただいた皆様に感謝申し上げます。
ご意見の内容（要旨）及び市の見解について、以下のとおりお示しいたします。（ご意見については、取りまとめの都合上、要旨を記載（＝一部記載を省略）しておりますが、予めご容赦願います。）

- 1 意見募集期間 令和8年1月27日（火曜日）から同年2月25日（水曜日）まで
- 2 意見者数及び意見件数 6名、32件
- 3 意見の内容（要旨）及び市の見解 下表のとおり

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
-	-	-	<p>今回のパブリックコメントに際しては、個別の道路改良に関する意見（要望）を頂戴しておりますが、市では道路改良（公共土木施設関係事業）の要望については、行政区の代表者（区長）からの要望書の提出によることを基本としています。</p> <p>前提として、公共土木施設関係事業に係る予算には限りがあり、全てのご要望にお応えすることは現実的に困難な状況にある中、当該改良事業については、緊急性や必要性、投資効果、各地域のバランス、地元意向等を総合勘案し、事業実施の優先度を設定した上で、中長期的な視野で取り組みを進めています。</p> <p>このため、先述した地元要望については、「地元としての優先順位」を精査、検討の上での書類提出を求めており、地元区の優先度設定を踏まえて、市では市全体の改良要望の優先度を設定しております。</p> <p>以上の点を鑑み、今回のパブリックコメントにおいてお寄せいただいた「個別の道路改良に係る要望」については、大変恐れ入りますが、地元要望の仕組みを通して改めて市へ要望いただきますようお願い申し上げます。</p> <p>なお、今回パブリックコメントで寄せられた道路改良要望に係る意見については全て、各道路の道路管理者へその内容を共有させていただいておりますので、その旨申し添えます。</p> <p>また、市では「公共土木施設関係事業の地元要望に関する適正管理ガイドライン」を作成し、道路改良や地元要望に関する注意事項等を公表しておりますので、併せて申し添えます。</p>
1	1	宮城地区のT字路（意見書で地図掲載）へのカーブミラーの設置を希望します。当該箇所は見通しが良くなく、出会い頭での車両事項の危険性があると感じます。	<p>ご意見は、市道穂高 751 号線と市道穂高 408 号線の接続点の丁字路（ていじろ）についての内容であり、計画の改定に対する意見というより、個別の交通安全施設の設置に関する要望であるかと存じます。</p> <p>市では、道路改良（公共土木施設関係事業）の要望については、行政区の代表者（区長）からの要望書の提出によることを基本としています。</p> <p>前提として、公共土木施設関係事業に係る予算には限りがあり、全てのご要望にお応えすることは現実的に困難な状況にある中、公共土木施設関係事業については、緊急性や必要性、投資効果、各地域のバランス、地元意向等を総合勘案し、事業実施の優先度を設定した上で、中長期的な視野で取り組みを進めています。</p> <p>このため、先述した地元要望については、「地元としての優先順位」を精査、検討の上での書類提出を求めており、地元区の優先度設定を踏まえて、市では市全体の改良要望の優先度を設定しております。以上の点を鑑み、左記意見（要望）については、大変恐れ入りますが、地元要望の仕組みを通して改めて市へ要望いただきますようお願い申し上げます。</p> <p>なお、左記意見については、道路管理者（維持管理課）へその内容を共有させていただいておりますので、その旨申し添えます。</p> <p>また、市では「公共土木施設関係事業の地元要望に関する適正管理ガイドライン」を作成し、道路改良や地元要望に関する注意事項等を公表しておりますので、併せて申し添えます。</p>
2	1	松本系魚川連絡道路について、市内から白馬の間で大きな渋滞もなく、既存の堤防道路も存在するため、特段、整備の必要性はないと感じます。（白馬から系魚川の間は整備は必要と感じます。）	<p>松本系魚川連絡道路(以下、「松系道路」)における安曇野市内の区間については、令和3年に都市計画決定を経て、令和7年に事業認可を受け、安曇野建設事務所において事業を実施しています。</p> <p>また、松系道路については、交通網の空白地帯を解消することを目的に、令和3年に都市計画決定（長野県決定）した道路です。当該道路の建設は、地域間交流や物流の活性化、観光振興、高度医療へのアクセス向上等を目的としたものであり、市内においても、当該道路及び関連道路（アクセス道路）の整備により、主に明科地域からの救急医療機関（安曇野赤十字病院等）へのアクセスの大幅な改善や、大王わさび農場をはじめとした観光資源へのアクセス性向上（これに伴う他道路の渋滞緩和）や、北穂高地籍の産業団地へのアクセス性向上（これに伴う企業進出）等が期待されています。</p> <p>松系道路及びアクセス道路の建設等は、長野県と市が一体となって整備を進めている事業である点、ご理解いただけますと幸いです。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
2	2	明科駅前歩道整備について、安全上必要であれば進めてよいと感じます。	明科駅前歩道整備事業は、地元の要望活動を受けて、長野国道事務所(国土交通省)が、国道 19 号改築を事業化し、現在整備を進めているという経過があります。JR 明科駅は、長野と松本を繋ぎ名古屋への特急が停車するため、平日は通勤通学の利用者、また休日は旅行者も含め多くの利用者がいます。そのため既存道路の拡幅を行い、歩道および自転車通行空間を確保し、無電柱化を計画しており通勤通学等で利用される歩行者、自転車等の安全性の向上といった効果が期待されています。
2	3	<p>広域農道について、以下課題があると感じるため、対応をお願いしたいです。</p> <p>①右折車線が少なく、渋滞の元になっているため、早急な改善が必要と考えます。</p> <p>②歩道の幅員が広すぎると感じます。除雪車や農機の走行を念頭に置いた設計かもしれませんが、歩道の幅を減じて、右折車線や自転車専用道新設に利用した方がよいと感じます。</p> <p>③歩道が未整備の区間について、早急に整備が必要と感じます。</p> <p>④ガードレールがなく、安全上の課題を感じます。積雪時の対策かもしれないが、設置すべきではないでしょうか。</p> <p>⑤不要と感じる信号が多数見受けられる。渋滞対策の観点から、不要な信号は廃止すべきと思います。信号の繋がりも悪く、渋滞の要因となっていると感じます。</p> <p>⑥農道に接続する道路等について、不要な箇所は閉鎖すべきと感じます。</p>	<p>ご指摘の広域農道（通称）は、本計画でも市内南北軸の一つに位置付けている重要な路線です。市では、交通量センサスや市独自の交通量調査により、広域農道を含む市内の主要道路における車両や歩行者の交通量の現況把握に努めており、当該結果を参酌の上で必要な対策を講じることとしています。ご指摘の内容については、交通量の現況も踏まえて、道路管理者と協議を行い、対応を検討したいと存じます。</p> <p>なお、以下の点、補足して説明いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農道の構造（歩道の幅員、ガードレール等） 当該道路については、道路の沿線上に圃場（優良農地）が多く位置しており、季節により大型農業用トラクターの出入りがあるため、このような構造になっていること、ご理解賜りますようお願いいたします。 ・歩道未整備区間の整備について 広域農道（通称）における歩道未整備区間については、本計画において中長期（早期着手要望）による整備目標路線に位置付けております（5-9 ページ、表 5-1-1 中、22 番を参照）。 ・信号の撤廃について 信号の撤廃については警察署（公安）が判断、決定する事項であることから、市の意向のみでは対応することができない事項である旨、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。
2	4	<p>計画書で言及している通り、市内の東西軸は、南北軸に比べて大変脆弱であるため、以下ルートによる東西軸の整備を希望します。</p> <p>①柏矢町交差点～柏原西交差点の区間（柏矢町駅を通過する陸橋設置を含む）</p> <p>②安曇野インター西交差点（～成相交差点西側の陸橋に繋ぐ高架橋を新設）～堀金交差点～岩原交差点を結ぶ新規路線</p> <p>③豊科南中学校南交差点～住吉交差点～田多井交差点を結ぶ新規路線</p> <p>また、普通車両と大型車両が混在して走行することに問題を感じるため、例えば大型車両（産業団地等へ出入りする車両）は上述の3路線のみに通行を限定し、これ以外の東西路線については大型車の通行を制限する等し、生活区域と物流区域の区分けをお願いしたいです。</p>	ご指摘のとおり、市内道路網は、国道 19 号、国道 147 号、広域農道等で構成される南北軸に比べて、市内の東西路線については、課題があると捉えており、本計画では、「目標とする道路網(計画道路ネットワーク)」として、東西軸の整備について言及しております。ご意見のあった路線については、東西軸の整備にあたって今後の参考とさせていただきます。
2	5	道路整備については、市外在住者（観光客）を対象にアンケートを実施する必要もあると感じます。	貴重なご意見ありがとうございます。次回以降の改定に向けて検討させていただきます。
2	6	<p>市内観光の活性化のため、アルプス牧場や道の駅ほりがねの里、HAMA フラワーパーク、スイス村（ハイジの里）等への周遊バスのバス停追加を希望します。（特にスイス村について、コンサートホールがありますが、公共交通が整備されておらず、利便性が著しく低い状況にあると感じます。）</p> <p>観光客が「安曇野はわさびだけじゃない」と喜んでくれるように努力すべきではないでしょうか。</p>	<p>路線バスを含む公共交通の整備等については、現在、「安曇野市地域公共交通計画(令和5年3月策定、令和6年5月第1次改訂)」に基づき対応を進めております。</p> <p>今回のパブリックコメントの対象である「安曇野市道路整備推進計画」は、周遊バスや路線バス等の公共交通の整備を目的としたものではないことから、左記意見に係る見解については公表を控えさせていただきますが、ご容赦くださいますようお願いいたします。</p> <p>なお、左記意見については、関係機関と情報を共有させていただいたことを申し添えます。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
3	1	常念岳登山口の一ノ沢へ向かう「林道一ノ沢線」の復旧をお願いいたします。 安全管理の都合上、復旧工事が長期化していることは理解しますが、崩落から3シーズンが経過する中、できれば今年の夏山登山シーズンまでの復旧を希望します。	ご意見は「林道一ノ沢線の復旧工事」についてであり、計画の改定に対するものというよりは、個別の道路に係る要望であるかと存じます。このため、当該意見に対する市の見解については差し控えさせていただき、以下に林道管理者から聞き取った内容をお示いたします。 《林道管理者（耕地林務課）からの聞き取り内容》 林道一ノ沢線につきまして、今年3月より復旧に向けた工事を開始する予定です。早期復旧に向けて取り組んでおりますので、ご理解いただきますようよろしくお願いいたします。
4	1	道路の新設・改良だけでなく、既存道路の運用見直し（右折禁止措置や代替路の活用など）を柔軟に組み合わせて、低コストかつ早期の安全確保・渋滞解消を目指してもらいたいです。また、SDGs の観点からも効率的な維持管理を強く望みます。	計画書では、「事業化とともに配慮・推進する取組」として「多様な整備手法の導入」に言及しており、「各箇所の道路形態や交通実態に応じた多様な手法の導入を図り、より費用対効果の高い整備により、計画道路ネットワークの機能向上を図る」こととしています。 右折禁止の措置については、現に各交差点等を右折している市民が一定数存在することや、当該措置により、他の道路への車両等の流入（これによる他道路における渋滞発生）といった新たな問題を引き起こす要因にもなり得ることから、対応は著しく困難であると考えますが、代替路の活用による交通の分散等については、適宜検討して参りたいと存じます。
4	2	塔ノ原交差点（国道19号と県道大町明科線の交差点部）について、右折車線がなく渋滞の要因となっているため、右折レーンの設置や代替路線の整備による交通量の分散等を図るべきと感じます。	ご指摘の交差点については、計画書において中長期の整備を図る路線に位置付けており、事業化に向けた取り組みを進めていく予定としています。（5-9 ページ、表 5-1-1 中、2 番を参照） また、いただいたご意見について、道路管理者に共有させていただきます。
4	3	明科地域の左岸の堤防道路等について、良好な景観を生かした道路整備や歩道・自転車専用通行帯を設置したらどうでしょうか。	ご指摘の堤防道路は、犀川の管理用通路であり、河川管理者との協議や河川法に基づく許可を要する等の課題があることから、現時点でご指摘の路線を計画に位置付けることは考えておりません。 ご意見・ご要望に沿うことのできない回答（見解）となり、大変恐縮ですが、ご理解の程よろしくお願いいたします。
4	4	安曇橋南交差点では、右折車線がなく、大町方面への車両により渋滞が発生しているため、朝の通勤時間帯における「右折禁止」の措置や周辺道路（県道下木戸有明停車場線等）への誘導について検討をお願いします。 また、光橋西交差点についても、同様の対応の検討をお願いします。	言及されています光橋交差点については、計画書において短期の整備を図る路線に位置付けており、現段階において、道路管理者が具体的な調査、計画等に着手している路線となります。（5-8、5-9 ページ、表 5-1-1 中、16 番を参照） また、今回のいただいたご意見について、道路管理者に共有いたします。 なお、右折禁止の措置については、現に各交差点等を右折している市民が一定数存在することや、当該措置により、他の道路への車両等の流入（これによる他道路における渋滞発生）といった新たな問題を引き起こす要因にもなり得ることから、対応は著しく困難であると考えます。ご意見・ご要望に沿うことのできない回答（見解）となり、大変恐縮ですが、ご理解のほどよろしくお願いいたします。
4	5	松本系魚川連絡道路（高規格道路）の整備とあわせて、以下事項を要望します。 ①北アルプスの眺望を活かしたパーキングエリアや駐車スペースの確保（路肩への不法駐車対策や観光客の休憩場所の配置目的） ②高規格道路の西側（犀川右岸）への歩行者・自転車道の併設（避難路としての役割も期待されると思います） ③除雪基地の計画的な配置（4km 区間内への設置等）や、チェーン着脱場の十分な確保	以下理由により、左記意見に対する回答は差し控えさせていただきます。何卒ご容赦くださいますようお願いいたします。 ①松系道路の整備については、長野県が実施する事業であること ②当道路のうち、安曇野市内の区間整備に関する事業については、過去、長野県でパブリックコメントを実施し、かつ市内で説明会を開催して市民等の意見をお聴きした上で、構造等を決定し、事業化していること なお、説明会における資料は市ホームページにて公開しておりますので、ご参照くださいますようお願いいたします。
4	6	国道19号等の舗装復旧工事において、マンホール付近の段差が解消されていない事例が見受けられ、走行車両の振動による騒音や除雪車によるマンホール蓋の破損等の問題が生じていることから、施工管理について対策を講じてください。（具体的には、「舗装路面からマンホールに合わせた施工」ではなく「マンホール蓋の高さを路面に合わせた調整」を徹底することを求めます。）	左記意見は、道路整備の技術的基準に係るご意見であり、本計画の目的（質の高い道路網の構築）とは趣旨が異なるものであることから、ご意見に対する見解については公表を差し控えさせていただきます。 ただし、ご意見で言及されている「走行車両の振動」や「除雪車によるマンホール蓋の破損」といった事項は適宜対策を講じるべき事項であることから、ご意見の内容については道路管理者と共有し、適切に対処して参りたいと存じます。

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
5	1	<p>本計画における具体的施策が、依然として「自動車の円滑化（拡幅・バイパス整備）」に偏重している点に強い危惧を抱いています。市民調査で徒歩・自転車利用者の9割が危険を感じている現状を打破するには、自動車の速度や量を優先する従来のパラダイムから、歩行者・小型モビリティを主役とした「人中心の空間再編」への抜本的な転換が必要と考えます。</p>	<p>昨今、シニアカーや電動キックボードといった新たなモビリティが出現しており、本市においても多様なモビリティを念頭においた道路・歩道等の整備の必要性を感じております。当該事情や左記意見、その他の意見の内容を踏まえ、「歩道の整備・改良にあたっては、シニアカーや歩行補助車、ベビーカー等の多様な利用に配慮し、有効幅員の確保と段差解消に努める」旨を本計画に記載（追記）し、多様なモビリティに配慮した道路整備を推進していくことを目標・方針に位置付けます。</p> <p>また、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題である中、本市では「安曇野市立地適正化計画」や「安曇野市地域公共交通計画」を策定し、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを推進しているところです。しかしながら、令和5年実施の市民アンケートの結果からは、「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」と回答した割合が約9割を占める結果となっており、市内居住者の移動手段については、自家用車への依存度が高い状況にあり、この構造を大幅に転換することは一朝一夕では成らない状況にあると感じております。</p> <p>以上のことを踏まえつつ、本計画（市内道路整備）の目標及び方針については、現時点では自動車による移動を中心に検討を行い、交通渋滞の解消や事故等の防止等を図り、質の高い道路網を構築していくこととしている点、ご理解を賜りたく存じます。道路整備方針の転換については、今後の「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進や公共交通機関の促進に係る取り組みの状況を踏まえつつ、長期的な視野で検討して参りたいと存じますので、併せてご理解を賜りますようお願い申し上げます。</p>
5	2	<p>P5-6 目標とする道路網（計画道路ネットワーク）に関する意見</p> <p>■路線A（松本系魚川連絡道路） 白馬行きの観光客が安曇野に立ち寄る機会を喪失し、安曇野I.C.周辺の商業施設の衰退や大系線の減便・廃線を早める遠因になると考えます。</p> <p>■路線B（国道147号先線） 観光地やI.C.へのアクセスの良さは、安曇野市民が求めていることでしょうか？ 渋滞を起こす一人当たり道路占有面積の大きいマイカーから、安全に移動できる歩道などのネットワークの構築をお願いします。</p> <p>■路線C（公園線：都市計画道路） Park and Rideでアクセスできる手段を優先的に検討していただきたいと思えます。山岳地域の道路と駐車場は希少な資源です。公共交通や小型モビリティを優先した資源の平等な利用推進であれば、費用対効果は大きいと思えます。</p> <p>■路線D（穂高市街北側の東西路線） シェアリングエコノミーに関する動向等も踏まえて、マイカーからの脱却を念頭に、公共交通の利用者を増やすことによる持続可能な地域交通を確立するような施策を求めます。</p> <p>■路線E（穂高－豊科の南北路線） 渋滞を起こす一人当たり道路占有面積の大きいマイカーから、安全に移動できる手段を住民に提供をお願いします。</p> <p>■路線F（安曇野インター西交差点北側先線） 自動車だけでなく、他の移動手段（歩行者・超小型モビリティ等）にとってもT字路は問題となるため、多様なモビリティを念頭に、将来を考慮した安全な動線確保などの計画をお願いします。</p>	<p>松糸道路については、令和3年に都市計画決定（長野県決定）した道路です。当該道路の建設は、地域間交流や物流の活性化、観光振興、高度医療へのアクセス向上等を目的としたものであり、市内においても、当該道路及び関連道路（アクセス道路）の整備により、主に明科地域からの救急医療機関（安曇野赤十字病院等）へのアクセスの大幅な改善や、大王わさび農場をはじめとした観光資源へのアクセス性向上（これに伴う他道路の渋滞緩和）や、北穂高地籍の産業団地へのアクセス性向上（これに伴う企業進出）等が期待されています。</p> <p>また、白馬を目指す観光客が、安曇野市を通過することの懸念をお示しされていますが、松糸道路は、広域的な交流や地域救急医療の課題等も踏まえた中で、長野県と市が一体となって整備を進めている事業となるため、ご理解の程よろしく申し上げます。</p> <p>市内道路網は、国道19号や国道147号、広域農道等から成る南北軸に比べて、東西軸に課題があると捉えており、特に豊科～堀金・穂高間の交通が一部道路に集中し、東西軸の渋滞を招く要因になっていると考えております。このような状況を踏まえて東西幹線道路を新たに整備し、観光地や梓川スマートI.C.へのアクセス機能を強化することは、一部道路への交通の集中を解消することにも繋がり、結果として市民満足度の向上にも繋がるものと考えております。なお、ご指摘の道路（路線B）をはじめとした幹線道路の整備に際しては、歩道も含めた道路整備について検討する意向であることを申し添えます。</p> <p>総じて、「マイカーからの脱却」についてご提言をいただいております。また、パークアンドライドやシェアリングエコノミー等、昨今の交通事情を踏まえたご意見をいただいております。市でも当該施設の整備や活用等、検討を進めて参りたいと存じます。しかしながら、別意見の見解でもお示ししているとおり、市内居住者の移動手段については、自家用車への依存度が高い状況（約9割の市民等が「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」状況）にあり、この構造を大幅に転換することは一朝一夕では成らない状況にあると感じております。このため、現時点では自動車による移動を中心に検討を行い、交通渋滞の解消や事故等の防止等を図り、質の高い道路網を構築していくことを本計画の目標としている点、ご理解を賜りたく存じます。道路整備方針の転換については、今後の「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進や公共交通機関の促進に係る取り組みの状況を踏まえつつ、長期的な視野で検討して参りたいと存じますので、併せてご理解を賜りますようお願い申し上げます。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
5	3	<p>計画に対する提言と実施段階での配慮要望事項</p> <p>①超高齢社会に適応した「真のバリアフリー」の実現 現状の道路は、シニアカーや歩行補助車に関する走行空間が極めて脆弱であると感じるため、既存道路の維持管理・改良にあたっては、単に歩道を設置するだけでなく、シニアカーや歩行補助車、ベビーカー等の多様なモビリティを念頭に置いた整備（有効幅員の確保、段差の解消等）を望みます。</p> <p>②次世代モビリティを見据えた「モードシフト」の促進 人口減少時代にあって、自動車依存を前提とした道路整備（道路拡張）には限界があると考えます。今後の実現が見込まれる小型自動運転装置等の導入を見越し、車道を削ってでも歩行・モビリティ空間を広げる「ロードダイエット」を検討し、自動車から他モビリティへの転換を強力に押し進めることを期待します。</p> <p>③旧街道や堰沿い道路等の既存資産を活かした5地域間ネットワーク形成 用地買収による道路拡張・拡幅から脱却し、「旧街道」や「堰沿いの道」を歩車共存道路又は歩行者・若年者・シニアカー等の優先道路として整備し、現存自転車道と接続することによる「生活・観光共用ネットワーク」の構築を提案します。また、道路構造令の弾力的運用（道路構造令の解説等運用7-3）による「旧街道の」ゾーン30への指定やグリーンラインの拡幅等も検討すべきと考えます。 一気に全体を変えるのが難しければ、例えば特定の箇所における超小型モビリティの優先走行等の実証実験を行う旨を計画書で謳う等の野心的な姿勢を求めます。自動車依存という現状を追認する計画は、安曇野市の将来に禍根を残すことにもなりかねないと感じます。</p>	<p>ご指摘いただいたバリアフリーおよび多様なモビリティの利用に関する観点について、本計画において歩道整備における整備評価や整備計画についてはございますが、その歩道利用者の多様性についてあまり言及しておらず、欠けている部分がありました。</p> <p>今後、高齢化社会における自動車を利用しない方の増加が見込まれる中、シニアカーや歩行補助車、またベビーカーや車いすなど、さまざまな利用者がより安全に利用できる歩道の整備が求められます。ご指摘いただきました歩道整備における多様な利用者への配慮という観点について、本計画の「5.2 道路整備方針」の「方針Ⅰ-①歩行者の安全な動線の確保」の本文に反映をいたしました。</p> <p>②、③については、「自動車交通からの脱却」を念頭においたご意見であるかと存じます。この点、別意見の見解でもお示ししているとおり、市内居住者の移動手段については、自家用車への依存度が高い状況（約9割の市民等が「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」状況）にあり、この構造を大幅に転換することは一朝一夕では成らない状況にあると感じております。このため、現時点では自動車による移動を中心に検討を行い、交通渋滞の解消や事故等の防止等を図り、質の高い道路網を構築していくことを本計画の目標としている点、ご理解を賜りたく存じます。道路整備方針の転換については、今後の「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進や公共交通機関の促進に係る取り組みの状況を踏まえつつ、長期的な視野で検討して参りたいと存じますので、併せてご理解を賜りますようお願い申し上げます。</p>
5	4	<p>幹線道路のあり方と交通弱者の危険度について</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路整備により高規格化されることで、自動車の流れが高速化・増加することで、かえって地域住民や歩行者にとって悪影響になるケースもあると考えます。幹線道路に無理やり歩道を設置するのではなく、幹線道路と並行する道路等をゾーン30に指定するなどして、歩行者優先の道路網を構築することを望みます。 歩行者や自転車が安全に移動できる道路を整備することで、自動車利用を減らすことに繋がると感じます。道路整備により渋滞を解消するという発想だけでなく、車両依存からの脱却という考え方も大切と思います。 歩行者の安全確保のためには歩車分離が肝要ですが、市内道路は歩車道が分離されていない、分離されていても距離が近い等の課題があると感じます。歩車が混在する道路や自転車道と一般道が交差する箇所等においては、明示的な速度抑制やバンプの設置等、自動車の通行速度を抑える必要があると考えます。 	<p>歩行者の安全確保については、道路整備において重要な観点であると考えており、本計画書においても「安全・安心な道路整備」を方針に掲げるとともに、歩道設置の目安となる40人／日を上回る道路を中心に、具体の路線における歩道整備を目標に位置付ける等して取り組みを進めています。</p> <p>なお、「歩行者優先の道路網（自動車交通からの脱却）」に係るご意見に対する見解については別意見の見解でもお示ししているところですが、市内居住者の移動手段については、自家用車への依存度が高い状況（約9割の市民等が「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」状況）にあり、この構造を大幅に転換することは一朝一夕では成らない状況にあると感じております。今後、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの推進や自家用車への依存度を下げするための取り組み等を通して、長期的な視野で道路網・都市構造の転換について検討して参りたいと存じますので、ご理解のほどよろしくお願いたします。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
5	5	<p>昨今、自動車以外の小型モビリティ（ミニカーやシニアカー、特定小型原動機付自転車（特定原付）など）による移動が増加傾向にあるが、道路・駐車場を含めてインフラ整備が追いついていないのが現状です。自動車だけの計画ではなく、今から、将来を見据えて移動手段の多様性、バリアフリー化に向けてのインフラ整備が必要であると感じます。</p>	<p>別の見解でもお示ししているように、多様なモビリティを念頭に置いた歩道整備については、今後の道路整備における重要な観点であるとの認識の元、本計画書に当該内容を追記いたしました。なお、駐車場整備については、本計画の趣旨から外れる要素であることから、見解を公表することは差し控えさせていただきますが、意見の内容については、公共施設の整備を担当する部署と情報を共有させていただいたことを申し添えます。</p>
5	6	<p>自動車だけに依存しない移動手段の具体的な提案</p> <p>■定路運行ルート 実用の可能性が高い「自動運転ワゴン車やグリーン・スローモビリティ等」を活用した運行ルートを各所に設定する。</p> <p>■ロードバイク等 軽量中速モビリティ道路（B30-B40） マイクロモビリティやロードバイク推奨道路として、犀川西岸の堤防整備道路を整備する（既存の山麓線に並ぶルートとして設定する。）。</p> <p>■歩車共存道路等 集落内の道路（生活道路）をゾーン30指定とする等、歩行者を優先することを明示的にするためグリーンレーンを順次設置し、自動車よりも自転車や特定原付等を優先通行させる対策を講じる。</p> <p>■堰を歩行者優先の道路としての活用 堰沿いの道は、神社や石碑をつなぐ安曇野固有の観光資源であるため、一部で活用されているように、当該道路を歩行者・シニアカーの生活者&観光ネットワークとして整備するとともに、拾ヶ堰沿いのサイクリングロードを幹線として、多くの公共施設・商業施設にマイカーでなくてもアクセスできるネットワークの構築を望みます。</p>	<p>自動車だけに依存しない移動手段について、具体的なご提案をいただきありがとうございます。</p> <p>ご提案の事項については、地域公共交通、自転車活用等、道路整備推進計画以外の計画目標等も交えた検討を要する事項であり、政策的な議論を要するものであることから、速やかな回答（見解の公表）が求められるパブリックコメントにおいて、当市の見解をお示しすることは困難な状況です。何卒ご容赦くださいますようお願いいたします。</p> <p>なお、上記回答とあわせて、以下の点補足して説明（回答）いたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転車を巡る動向として、全国自治体において実証実験が行われている等の情勢について把握しており、当市でもその結果等について注視していきたいと存じます。 ・ご意見で言及されている堤防道路は犀川の管理用通路であり、河川管理者との協議や河川法に基づく許可を要する等の課題があることから、現時点でご指摘の路線を計画に位置付けることは考えておりません。
5	7	<p>市内の施設では、市庁舎含めシニアカー等の駐車場所が明示された施設がなく、またその動線についても配慮されていないと感じます。バリアフリー化等を率先する立場の行政が、公共施設等に当該駐車スペースを整備し、民間の手本となるべき姿勢や施設の在り方を示すべきではないでしょうか。</p>	<p>左記意見は、本計画の趣旨（市内道路の整備方針）とは異なるものであることから、見解を公表することは差し控えさせていただきます。</p> <p>なお、左記意見については、公共施設の整備を担当する部署と情報を共有させていただいたことを申し添えます。</p>
5	8	<p>安曇野は山岳都市でもあること等を踏まえ、安曇野の景色を見ながら生活者・歩行者優先、交通弱者優先でバリアフリーな道路整備をぜひお願いします。</p> <p>自動車だけに縛られない、住民が自由に安全な移動手段を選ぶことができるような安曇野にしていきたいと願っています。</p>	<p>持続可能なまちづくりの観点から、自動車依存からの脱却は非常に重要な事項であると考えます。一方で、別意見の見解でもお示ししているとおり、市内居住者の移動手段については、自家用車への依存度が高い状況（約9割の市民等が「運転免許を保有し、かつ、日常的に運転している」状況）にあり、この構造を大幅に転換することは一朝一夕では成らない状況にあると感じております。今後、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの推進や自家用車への依存度を下げするための取組み等を通して、長期的な視野で道路網・都市構造の転換について検討して参りたいと存じますので、ご理解のほどよろしく願いいたします。</p>
6	1	<p>■2-10～2-12 ページ</p> <p>「既存市街・集落周辺への集約重視」において交通は重要な要因かと思いますが、2-12 の都市計画道路の一覧がどの位置なのか、どういう状況なのかが一見してわかりづらいと感じました。</p>	<p>2-12 ページ表 2-1 につきまして、ご指摘いただいたとおり、それぞれの都市計画道路に対する位置をお示ししている図は、本計画に掲載しておりませんので、位置がわかりづらくなっており、大変申し訳ございません。次回の策定時において、わかりやすくお示しできるよう検討いたします。</p> <p>なお、当市では「都市計画等情報マップ」を公表しており、同マップにより都市計画道路の決定情報（線形・位置等）を確認することが可能です。都市計画道路の詳細な位置等については、お手数ですが同マップ等によりご確認いただきますようお願い申し上げます。</p>
6	2	<p>■2-16 ページ</p> <p>道路を取り巻く状況として、人口動態、通勤・通学の動向、観光利用動向の最新まで知ることができ、充実した内容だと感じました。また、人口動態を示す地図は、都市機能区域との重畳や地区名の記載等の工夫が見られ、興味深く拝見しました。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後とも、各種計画書等について、分かりやすい資料作成に努めてまいります。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
6	3	<p>■3-1～3-5 ページ</p> <p>アンケートから見る市民の意向では、「居住環境で不満に感じていること」の上位3項目が交通に関することであり、年々満足していると読み取れる回答の割合が減り、不満に感じている回答が増えていること、重要度は平均より高く満足度が平均より低いことに注目すべきと感じました。具体的に整備が不十分と感じられている箇所がどこなのかわかりませんが、満足度が高まるような整備が推進されることを期待します。</p>	<p>ご指摘いただきましたアンケート調査結果（重要度が平均よりも高く位置付けられているにもかかわらず、不満度が高い）につきまして、大変重要な結果であると捉えております。道路通行については、開発事業の実施状況により変化する側面がございます（住宅立地による居住者通行の増加、商業施設等の立地による交通量の増加や他地域からの通行流入等）。一般論として、開発事業の実施に際して、周辺道路（開発敷地が接しない部分の道路）の改良・改善を開発事業者に求めることは困難であることから、開発事業の実施に伴う周辺道路の状況変化（道路需要の変化）に対しては、どうしても後手に回ってしまう状況にあります。市では地元からの要望等を精査、検討の上で、緊急性や必要性、投資効果、各地域のバランス等を総合勘案し、中長期的な視野で道路事業に係る取り組みを進めているところです。</p> <p>ご指摘のアンケート調査については、今後の計画改定等の機会を通して、定期的に市民意向等の把握に努めるとともに、改善に向けた取り組みを進めて参りたいと存じますので、ご理解の程よろしくお願いたします。</p>
6	4	<p>■4-2 ページ</p> <p>幹線道路のセンターライン表示の有無について触れているが、センターラインがないことによって事故や渋滞などの問題が起きていることの整理があると、より整備の必要性が感じられると感じました。また、当該道路の幅員を拡大できない理由等があれば、その点も記載があっても良いのではないかと感じました。</p>	<p>ご指摘いただいた幹線道路のセンターラインの表示について、センターラインの表示がない路線は、幅員が十分になく、4-4 ページでお示している歩道の整備状況と大きく関係しています。基幹軸や幹線道路として位置づけている中で、幅員不足により歩道の整備が十分に行われておらず、歩行者等の安全な通行が確保できていない現状がある点、お読み取りいただければ幸いです。</p> <p>また、道路拡幅（改良）を実施できない理由についてですが、道路拡幅（改良）の実施については用地の買収を伴うものである中、土地所有者の意向や市の財政的な制約等、様々な事情があって事業化が実現しない場合がございます。道路ごとに事業化の実現が困難である要因が様々である中、計画書において一概に理由をお示しすることが困難であることについて、ご理解いただければと思います。</p>
6	5	<p>■4-3 ページ</p> <p>サイクリングコースと自転車専用通行帯が重なっていないことは意外でした。</p>	<p>サイクリングコースについては、レクリエーションや健康づくり、観光、環境負荷の低減において、自転車の活用を推進する目的で設定整備されたものです。また、自転車専用通行帯等の整備について、通勤通学等を含めた日常における自転車の安全な走行を目的に設置しています。</p>
6	6	<p>■4-4 ページ</p> <p>小学校の近くでも歩道がない道路が存在することは、既存道路の幅員上の問題でしょうか、又は予算上の問題でしょうか。</p>	<p>歩道の新設については、一般的に用地の買収を伴うものとなる（既に十分な幅員が確保されている箇所は別ですが）中、別意見でも記載したとおり、用地の買収については、土地所有者の意向や市の財政的な制約等、様々な事情があって事業化が実現しない場合がございます。道路ごとに事業化の実現が困難である要因が様々であるため、パブリックコメントの見解で個別の道路の事情を説明することは困難であることについて、ご理解いただければと思います。</p> <p>なお、小中学校周辺の道路について、具体的な道路整備箇所に位置付けている路線もございます。詳細については 5-9、5-10 ページの「整備箇所別の整備内容」を参照いただきますようお願いいたします。</p>
6	7	<p>■4-5～4-10 ページ</p> <p>交通量の調査結果も交通種類別に興味深いデータだと感じました。調査地点がどのように選定されているのか気になりました。たとえば、サイクリングコース上の自転車通行量は調査されていないようですが、自動車や歩行者と同時に調査したためなののでしょうか。地域的な偏りもあるように感じるので、地点設定の意図などあれば読み取りやすくなるかもしれないと思いました。</p>	<p>本書で記載している交通量調査の結果については、以下の2種類がございます。</p> <p>①令和3年道路交通センサス（国交省、長野県、高速道路株式会社等が連携して実施）</p> <p>②令和7年交通量調査（安曇野市が実施）</p> <p>このうち、①は実施個所を国や県が選定しており、②の調査は、①の調査箇所以外の主な市道を対象に実施しています。この点、②の調査は、5年ごとに実施している中、前回、前回回調査の結果からの推移（交通量の変遷）を把握する目的や予算の都合等を鑑みて、観測地点を絞って実施をさせていただきました。</p> <p>次回調査においては、左記意見等を踏まえ、観測地点の精査について検討したく存じます。</p>
6	8	<p>■4-11 ページ</p> <p>3D都市モデルによる事故発生状況の可視化と読み取れる課題がわかりやすかったです。</p>	<p>ありがとうございます。3D都市モデルの事故発生状況（3D交通ユースケース）については、令和8年度4月より、市ホームページにてGIS（地理情報システム）により公開を予定しておりますので、ぜひご利用ください。</p>

意見者	意見 NO.	意見（要旨）	市の見解
6	9	<p>■5-8 ページ</p> <p>整備優先度「短期」の目標を「この先5～10年以内」としていますが、人口減少や産業・労働環境などの社会情勢等が今後大きく変化することを踏まえると、調査・計画への着手まで1～3年、3～5年、5～8年・・・といったように、より細かく分類しても良いのではないのでしょうか。</p>	<p>道路事業については、事前調査や予算確保等も含めて中長期的な視野で取組みを進めております。本計画書で整備優先度が「短期」の設定路線については、既に整備に向けた具体的な調査や計画に着手している路線となりますが、当該調査の実施後、整備に係る詳細な設計、予算の確保（各種補助金等の活用の検討・調整）、用地買収といった事務を行うこととなります。</p> <p>ここで、別意見でも記載しておりますが、道路事業は用地買収を伴うものであり、具体の事業化には土地所有者の意向も大きく影響します。買収の対象土地は、現在の用途や形状、地目等が多種多様である中、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・買収対象の土地の状況（例：対象の土地に建物や塀等が存在、対象土地における営農の意向がある） ・残地の問題（例：買収により残された土地の価格・価値低下の懸念） ・権利関係の問題（例：相続未登記、共有者が多数） ・生活環境の激変に対する懸念（例：交通量の増加による騒音等に対する懸念） <p>といった事項が影響し、用地買収が長期化することも珍しくありません。このような事情を鑑み、本計画書では「短期」の整備目標を「5～10年以内」という期間に設定しておりますこと、ご理解いただきますようお願いいたします。</p>
6	10	<p>■5-9、5-10</p> <p>「整備箇所別の整備内容」の表が、文字が細かい等の理由で読み取りづらいと感じました。（横置表示してはいかがでしょうか。）</p> <p>また、整備内容が表からイメージしにくいと感じました。「道路改築」と期待される効果を照し合わせ、どのような整備を予定（想定）しているか、日常の交通の変化をどのように想定しているかについて、イメージできる内容としていただけるとありがたく思います。</p>	<p>ご指摘いただいた「整備箇所別の整備内容」の表については、印刷製本の際にはA3判（横向き）で冊子を印刷する予定です。改定後の本計画書は、令和8年4月より都市計画課窓口および本庁舎1階行政情報コーナーにて冊子をご覧いただけるように設置いたします。また、市ホームページへの掲載も同時に行いますので、ぜひご覧いただければと思います。（PDFデータ等では画面表示の都合上、ご指摘の箇所が読み取りづらい場合があるかと存じますが、この点ご容赦くださいますようお願いいたします。）</p> <p>また、「道路改築」などの整備内容については、調査段階、あるいは未着手の場合、具体的な整備内容が決定していないため、詳細をお示しすることが困難です。この点、具体の事業化に際しては、説明会を開催する等して、整備の内容や効果等を明示しながら事業を実施して参りたいと存じます。</p>