

長野市自転車活用推進計画（案）に対する市民意見の募集結果について

1 市民意見募集の概要

(1) 募集期間

令和2年5月27日（水）から令和2年6月26日（金）まで

(2) 募集方法

書面（持参、郵送、ファクシミリ）、電子申請及び電子メール

(3) 公表方法

- ① 記者会見（令和2年5月27日（水））
- ② 市ホームページに掲載
- ③ 広報ながの6月号に掲載
- ④ 市役所交通政策課、行政資料コーナー、各支所での閲覧
- ⑤ 新聞報道等

2 意見募集の結果

(1) 件数 76件（22人）

(2) 提出方法の内訳

持参	郵送	ファクシミリ	電子メール	ながの電子申請	合計
1人	1人	3人	8人	9人	22人

(3) 対応状況の集計

対応区分	対応方針	件数
1	計画案を修正する	4件
2	計画案に盛り込まれている	7件
3	計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする	30件
4	検討の結果、計画案に反映しない	5件
5	その他（状況説明）	30件
合計		76件

(4) 意見等の内容

ご意見は取りまとめの便宜上、趣旨を損なわない程度に要約しています。また、対応区分ごとに分類しています。

対応区分1 計画案を修正する（4件）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
1	「平日の朝夕を中心に渋滞が発生している」という問題点に対する対策が見当たらない。また、全体的に問題点と対策の関係がわかりづらいので、番号や記号などで対応関係を明確にしてください。	「通勤等での自転車の利用促進を図る」を「自動車通勤（マイカー通勤）から自転車へ転換を図り、交通渋滞の緩和につなげる」に修正する。 なお、現状と課題の関係を、番号や記号で明確にして欲しいとのご意見については、計画への記載が複雑となるため、計画案の修正は行わないこととしました。	1	計画案を修正する
2	図13 高校生の通学時の自転車走行ルートは、色分けをしないと分かりにくい。	図13の、色の濃さ等を調整し、できるだけ見やすくしました。	1	計画案を修正する
3	図13 高校生の通学時の自転車走行ルートは、ひじょうに直感的でわかりやすい素晴らしい図です。ところで1、3、5、10人と区切られていますが、1～2、3～4、5～9、10～なのですか、それとも0～1、2～3、4～5、6～10なのでしょうか。前者の場合、最大は何人だったのでしょうか。	この図では、1人でも利用している部分を薄い色で示し、色が濃いほど、多くの人が走行していることを示しています。 凡例の人数区分の目安は、分かりづらいため凡例を改めました。 なお、最も走行が多いルートは51人でした。	1	計画案を修正する
4	自転車走行空間の整備はだいたい「そんなスペースはない」で終わってしまうのですが、これは「自動車のスペースが最優先、次が歩行者で自転車は二の次」ということをもっともらしく聞こえるように言っているにすぎません。 ぜひとも「自転車走行空間整備にあたっては道路内における自動車走行空間の再分配（では強すぎる表現なのでしたら再分配の「検討」をいとわない」という旨の一文を計画に入れ込んでください。	6 整備形態の文章内、「既存の「自転車通行可」歩道については、大規模改修を実施する際に整備を行うこととします。」を「「自転車通行可」歩道の部分については、大規模改修を実施する際に整備を行うこととし、その際は道路内における自転車通行空間の再分配を視野に入れた検討を行います。」に修正しました。	1	計画案を修正する

対応区分2 計画案に盛り込まれている（7件）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
5	篠ノ井駅東口自転車駐車場の駐輪台数は、1,728台となっているが、かなり使用不能となっているため、一日も早い整備をお願いします。	2段式サイクルラックの破損により、使用不能となっています。 利便性向上のため、補修等の計画的な整備を進めてまいります。	2	計画案に盛り込まれている
6	国の自転車活用推進法や自転車活用推進計画で、「なんのために自転車の利用を促進するのか」をあらためて計画の目的としてここに記述していただきたい。	計画策定の背景と目的につきましては、自転車活用推進法の基本理念等を記述しています。また、国及び長野県の自転車政策の動向を47ページ、48ページに記述しています。	2	計画案に盛り込まれている
7	自転車に乗る人向けの安全講習はどこかで行われているのでしょうか。特に、自動車の免許を返納した方々への自転車教習の実施をお願いしたい。また、いろいろな年代の人に自転車の安全講習や危険運転映像を見せるなどの対策も合わせてお願いしたい。	本市では、交通安全教育機材として視覚教材（DVD）の貸し出しや、学校、自治会等の要望に応じ交通安全教育講師を派遣しての交通安全教室を開催しています。 併せて市政テレビ等を用いて様々な年代への啓発も行っています。 今後は、各世代の自転車事故の実態に合った視覚教材を整備し、活用してもらうことで啓発の充実に努めてまいります。	2	計画案に盛り込まれている
8	計画策定は良いことだが、自転車の運転者の法令違反が非常に目立つ。 計画の前に、まずは、指導と取り締まりをして、法令順守を徹底させてほしい。自転車の通行区分の整備などはその後のこと。 税金を使わず、自転車を利用する人の、法令順守、マナーの教育が一番先。	本市が実施したアンケート調査においても、自転車のルールが守られていないとの意見も多く寄せられていることから、自転車利用者への交通安全意識の醸成が必要と考えます。 本市としては、交通安全教育の推進や、自転車の交通安全に関する街頭指導を含めた広報啓発活動等を引き続き推進することで、交通ルールの周知やマナーの向上を図ってまいります。	2	計画案に盛り込まれている
9	自転車と車がお互いを尊重し共存できる道路になるようドライバーに対して啓蒙していただきたいと思います。	県が制定した自転車条例には、自動車運転者に対し「歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行できるよう配慮する」旨が定められていることから、県の条例を踏まえ、計画案にあります「自転車や自動車ドライバー双方が互いを思いやり、道路を共有する意識を高める啓発活動」を推進してまいります。	2	計画案に盛り込まれている
10	車の運転手に対し自転車も同じ車道を走る車両である事を認識してもらう啓蒙が足りないと思う。	県が制定した自転車条例には、自動車運転者に対し「歩行者、自転車及び自動車等が共に道路を安全に通行できるよう配慮する」旨が定められていることから、県の条例を踏まえ、計画案にあります「自転車や自動車ドライバー双方が互いを思いやり、道路を共有する意識を高める啓発活動」を推進してまいります。	2	計画案に盛り込まれている
11	人と自転車と自動車はお互いに譲り合うこと。特に自動車は街中をゆっくりと。	県が制定した自転車条例には「同じ道路を共有する仲間として自転車が車道を通行することを理解したうえで自転車の安全に十分配慮する」ことを努力義務として自動車ドライバーに課していることから、県の条例を踏まえ、計画案にあります「自転車や自動車ドライバー双方が互いを思いやり、道路を共有する意識を高める啓発活動」を推進してまいります。	2	計画案に盛り込まれている

対応区分3 計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする（30件）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
12	「坂道でも登りやすい自転車（電動アシスト自転車等）を広報啓発する。」とあるが、さすがに市民は電動アシスト自転車のことぐらい知っているのではないのでしょうか。環境整備に先行して自転車を買ってもらいたいのであれば、自転車購入補助金制度を導入するのがおすすめです。	ご意見につきましては、抽出した課題の一つの例として挙げさせていただいたものになります。自転車購入費補助制度の導入につきましては、自転車の利用促進や自転車通勤の拡大等に向けた、今後の取組において参考としてまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
13	自転車利用者がメリットを得られるような優遇制度を検討する。自転車通勤に補助を出したり、駐輪場を用意している企業に継続的に奨励金を出してください。	自転車利用者に対する、優遇制度や企業への補助金制度の導入などについては、今後の施策の取組において参考とさせていただきます。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
14	マウンテンバイク（MTB）購入に限定した購入補助制度の導入を希望します。	本市としては、自転車購入費の補助制度はありませんが、いただいたご意見は、今後の取組において参考とさせていただきます。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
15	行政と企業で自転車通勤推進に取り組むのはどうでしょうか。自転車通勤者には手当、クーポンなどの特典がつく等の優遇措置などあるといいと思います。	自転車通勤の推進には、企業及び従業員の皆様の協力が必要不可欠だと認識しています。今後、企業へ自転車通勤導入の呼びかけなどを行い、自転車通勤の推進に取り組んでまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
16	(1)長野駅周辺に駐輪できる場所が少ない。 (2)長野駅付近に駐輪場を整備する際は、屋根付きにしてほしい。	(1)長野駅善光寺口周辺の市営自転車駐輪場は1箇所であり、時間帯等によっては満車となる状況があります。今後は、駐輪場の利用状況等を確認しながら設置等の検討を行ってまいります。 (2)屋根付きの駐輪場については、目的やニーズのほか、維持管理に必要な経費等を勘案しながら、設置の検討を行ってまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
17	(1)駐輪場についても自転車ネットワーク計画と同様に現状を詳細に把握して計画的な整備をしていくべきです。（収容台数（ラックと平面部の収容台数）、形態、ピーク時の利用台数など） (2)サイクルスタンドの設置 子供乗せ自転車やマウンテンバイク、三輪自転車なども駐輪場を利用できるように、サイクルスタンドのない平面部も一定割合を確保するようにしてください。	(1)例年、放置自転車の状況調査に合わせて、時間ごとの駐輪台数調査を実施しています。今後は既存の調査データを活用するとともに、他の項目の調査を実施しながら進捗管理に活かしてまいりたいと考えています。 (2)サイクルスタンドのない平面部も確保するよう配慮してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
18	(1)高校生以上のヘルメットの着用が極めて低いので、高校・大学への協力を求め、児童生徒の見本となる自転車マナーが確立できる施策を立案してほしい。 (2)ヘルメット購入に補助を出すとか、市内プロスポーツ団体や様々な企業・団体と連携し企画の立案を行う。	(1)自転車マナーについては、高校や大学への協力を求めながら、自転車の交通ルールやマナーの向上に関する啓発を引き続き推進してまいります。 (2)ヘルメットの着用に関するご意見につきましては、イベント等を活用し、まずはヘルメット着用の必要性を訴え、着用を促進してまいりたいと考えていますし、ヘルメット購入補助や企業団体との連携につきましては、今後研究してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

対応区分3 計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
19	朝のラッシュ時の長野大通りの自転車道は、とても混雑している。自転車道の両側に縁石や植え込みがあり逃げ場がないため、遅い自転車はその流れを妨げる状態になってしまう。自転車道の幅を広げるなどの整備計画をしていただきたい。また、若者も中高年もお互いに気持ちよく自転車を活用できるような仕組みづくりも検討していただきたいと思えます。	様々な年代の方が自転車道を安全に通行していただくためには、自転車利用者が道路を共有し、安全に通行できるようお互いが配慮する意識を持つことが必要と考えます。本市としては、自転車利用者同士が互いを思いやり、道路を共有する意識の醸成も視野に入れた啓発を推進してまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
20	自転車の交通ルール正常化の手始めとして「左側通行」の徹底。現在の法令では標識で「自転車通行可（歩行者優先）」と指定された歩道上では左右両方向に通行できるようになっているが、長野大通りなどの自転車専用レーンは双方向を排し、左側通行限定とすべきである。	自転車道の通行方法や、自転車が歩道を通行する場合につきましては、道路交通法に定められていますが、自転車ネットワーク路線の整備の進捗状況や関係機関との調整を図りながら検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
21	免許更新時の講習内容を見直し、弱者たる自転車保護の原則、自転車関連規則を運転者に叩き込んでほしい。	県が制定した自転車条例には「同じ道路を共有する仲間として、自転車が車道を通行することを理解したうえで、自転車の安全に十分配慮する」ことを努力義務として自動車ドライバーに課しています。本市としても、県の条例を踏まえ、自転車や自動車ドライバー双方が互いを思いやり、道路を共有する意識の醸成を図るための広報の方法については、今後研究してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
22	(1) 自転車の点検・メンテナンス率が低い。これは、郊外の量販店で購入後、実際に乗る市街地に販売店、修理店がなく点検が行えないものとする。公営民営を問わず、市街地の点検センターを整備すべきである。 (2) 現状の長野市内の自転車販売店・修理メンテナンス店を、図示すべきである。	(1) 自転車関連団体（公益財団法人日本交通管理技術協会やCycling Tomorrow Japan等）が掲載しているホームページには、長野市内の自転車販売店や修理店が掲載されているため、点検センターの整備までは考えていません。 (2) 自転車販売店や修理店等の情報につきましては、市内の販売店との連携によりマップの作成や、長野市行政地図情報へ掲載することを検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
23	TSマーク貼付の自転車が少ない。自転車販売店（TSマーク取扱店）での点検と整備が必要です。	自転車販売店と連携し、点検・整備の促進する広報啓発を検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
24	長野市の交通量少ない山間部をつかってヒルクライムレース開催	本市としては、隣接する市町村と連携しながら、豊かな自然景観を四季ごとに楽しむことができるサイクリングコースの設定を検討しています。ご提案いただいた、ヒルクライムレース大会については、今後の参考とさせていただきます。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

対応区分3 計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
25	31 ページについて、ただでさえ自転車はマナーとルールとの区別がつきにくく、自転車利用者は混乱しています。標示は道交法に定められた内容をわかりやすく記述したものとどめ、むやみに自転車利用者にとって不便を強いるような標示は控えてください。	「自転車通行可」の歩道においては、歩行者と自転車のお互いが安全に共存できるような標示の仕方を検討し、設置してまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
26	既存の車道混在・自転車専用通行帯に関しては、車道との境界になにかしらの物理障壁を設ける施策、いわばアップグレードが必要です。	自転車専用通行帯と自動車通行部分を明確に区別する改修等に関しましては、道路管理者や県警及び地域の皆さんと検討を進めてまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
27	自転車活用を推進するうえでもっとも必要なのは、自転車が快適に走れる走行空間を整備することだ。 上高田北交差点のように車道にピクトグラムを設置しているところもあるが、交通量、速度ともに高い道路では効果を感じない。 中越～運動公園西口交差点の区間にある自転車道は、縁石で車道と分離され、対面走行に十分な幅があり、段差がなくフラットな路面をそなえ、理想的な自転車道と言えるので、この形態の自転車道の整備を進めてほしい。 COVID-19 の流行を機に海外では片側2車線道路などをブロックや三角ポールなどで簡易的に分離した自転車道の設置が進められている。この方式ならば費用と工期おさえられるので設置を検討してほしい。	自転車道の整備については、道路内における自転車通行空間確保の再配分を視野に入れた検討を行っていきたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
28	表3は整備済み区間と整備計画が混ざっていてわかりにくいので、整備形態ごと（自転車道・自転車専用通行帯・車道混在・歩道上）の整備済み区間距離と整備予定区間距離だけをまとめた表も作ってください。また、地図上でも整備形態が区別できるよう色なり線種なりを変えてください。 長野市の整備計画では、車道混在形態ばかりが選択されていますが、いくら「早期に確保できるよう整備を進める必要がある」からといって、自動車の通行量や実勢速度を無視して矢羽根ばかり描いてしまうと、怖がって誰も走らない道路ができあがります。	自転車ネットワーク計画につきましては、本計画期間において、整備の進捗状況や効果検証により、見直しを行います。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
29	優先整備路線の整備計画に示された、通行空間整備形態の多くが歩道であり、普通自転車の規制を当然のものとして捉え、それ以外の自転車の利用を想定しているようには見えません。 自治体の権限を以て自転車の寸法や構造の要件を変更し、普通自転車の枠を超える自転車の通行で注意が必要な場合のみ、注意喚起の標識を出したり、ポップアップバイクレーン（即席自転車道）を設置して、様々な自転車を気軽に使えるようにできないのでしょうか。	自転車道の整備については、道路内における自転車通行空間確保の再配分を視野に入れた検討を行ってまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

対応区分3 計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
30	長野市でも、中心市街地のような自家用車の使用が制限されるべき場所では、自動車のための車線を削り、ポップアップバイクレーンのような即席自転車道をどんどん設置して、自転車が自転車らしく伸び伸びと利用できる環境を市民に劇的に示し、自転車利用欲を刺激する施策が有効なのではないでしょうか。市街地の車道が広すぎるため、自動車の実勢速度が速すぎるので、片側1車線ずつを全て自転車通行空間にすれば、道幅減少による自動車の低速化と、中心市街地の自転車高速移動ネットワーク化が同時に実現できるのではないのでしょうか。	自転車道の整備については、道路内における自転車通行空間確保の再配分を視野に入れた検討を行ってまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
31	高齢者や女性を部会のメンバーに加え、自転車利用環境について、意見を聞く。	本計画の進捗状況は、毎年度、部会に報告し助言を受けることとしています。道路管理者や警察等の構成メンバーの外、自転車利用者など広くご意見をお聞きし、更に計画を推進してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
32	指標の設定について (1)整備対象路線における自転車利用者数（または自転車利用者の割合）の増加を目標としてください。 (2)利用者数あたりの事故件数ですとか、それが無理なら死亡率・重傷率といった指標を使ってください。 (3)観光振興と「総合的な使いやすさ」は関連が薄すぎます。	計画の達成度を図る指標については、4つの指標のほか、具体的な効果の見える数値など、今後検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
33	自転車道整備済みとなっている長野大通りは、自転車道が双方向通行であるにも関わらず幅が狭すぎ、死角や障害物も多い上に路面状況も劣悪、自動車で通行するときに得られる開放感も皆無で、自転車道の通行義務によっては不快な移動を強いられています。長野大通りを、ポップアップバイクレーンによって車道一車線分を丸々明るくて開放感あふれる自転車道にすることによって、長野駅～権堂間を自転車で高速移動できれば、権堂が市民にとってより身近で行きたくなるエリアになるのではないのでしょうか。	自転車道の整備については、道路内における自転車通行空間確保の再配分を視野に入れた検討を行っていきたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
34	依然として自転車事故の第一当事者はほとんどが自動車です。事故が起きにくい、あるいは起きても死ににくい道路のために、ためらうことなく投資を勧めていただくようお願いいたします。	各道路管理者と連携を図り、安全で快適な自転車利用環境の整備を進めてまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

対応区分3 計画案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
35	ママチャリで走っても怖くない（＝車道と物理分離された）、走っていても前カゴから衝撃で荷物が飛び出さない（＝切り下げのない、歩道とも別の）走行空間をしっかりと整備していただくようお願いします。	道路を利用する方々が、安心安全で快適な空間となるような道路づくりを目指していきたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
36	自転車歩道通行を許される条件として、車体の寸法と構造を制限した「普通自転車」という規制が生まれて、歩道走行が恒常化するにつれ、自転車の法律やインフラを整備する上での基準となってきました。「自転車の潜在能力」を謳うならば、どのような車体の寸法や構造を想定しているのかという説明が欲しい。	より多くの自転車が安全にかつ快適に利用できるよう、道路環境や交通環境の整備等を踏まえながら、包括的に検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
37	長野県の自転車活用推進計画に於いて、現在の規制を超える積載の要望があった場合は、積載制限の見直しから生じる安全性の確保等について、検討を行うとの一文が盛り込まれましたが、より身近な長野市の計画では、最初から想定して計画して欲しい。	県計画が掲げている「積載制限の見直し」は、積載制限の見直しに関する要望がなされた場合、県内の道路環境や交通環境等を踏まえ、安全性が確保されるかに関する検討を行う」との趣旨であると理解しています。本市としては、まずは県の動向を見据えたいので検討いたします。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
38	市街地の自転車利用から優先的に取り組むならば、新型コロナウイルス対策を自転車活用推進計画に明記し、早急な自転車利用促進を訴えるべきではないでしょうか。この際、伝染病対策として自転車の通行空間を思い切り拡大して、自転車による人々の広範囲で面的でスピーディーな移動を大いに支援して、中心市街地商業施設の経済状況改善として打ち出してはいかがでしょうか。	本計画は1年ほど前から検討を始めているため、新型コロナウイルス対策は検討されてきませんでした。対策の一つとして、自転車がどのようにあるべきかなど、今後の対策が明確になれば、追記することを検討してまいります。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
39	(1)各競技施設も駐輪設備を拡充して試合観戦はサイクリングでの来場を優遇されるのが、会場周辺の交通混雑、渋滞緩和のためにも望ましい。 (2)自転車レース出場経験者、長距離サイクリング経験者や自転車業界関係者、専門誌編集者など、国内外のスポーツ自転車に詳しい人たちとの対話、意見交換の場が欲しい。	(1)各競技施設の駐輪設備の拡充については、施設管理者と情報共有を行うとともに、今後の参考とさせていただきます。 (2)今後、サイクルツーリズムの推進のための、参考とさせていただきます。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
40	歩道上や商店の前を駐輪可能にしたい。	歩道上の駐輪については、歩行者や目の不自由な方等の通行の支障となることや、放置自転車が増えることなどが懸念されます。今後は、付近の駐輪場の利用状況を確認しながら検討してまいりたいと考えています。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする
41	電動アシストタイプや、安定性が高く荷物の搭載力に優れた三輪自転車などの自転車が普及しつつあることから、県警に働きかけ、長野県道路交通法施行細則における自転車の積載物の重量および長さ等の制限を緩和してもらおうなどしてください。	長野県道路交通法施行細則は、県内全域を対象としています。地域によって道路環境や交通環境等も異なり、かつ、様々な年代の方が自転車を利用している実情を考えれば、制限を緩和することで、通行の安全性に新たな課題も生じると考えられますので、現状での制限緩和の働きかけまでは考えていません。	3	計画案は、修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする

対応区分4 検討の結果、計画案に反映しない（5件）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
42	長野市の立地条件については、まず自転車の活用推進のうまくいっているところ、うまくいっていないところ、解決すべき問題などを列挙し、付記として「行政による直接的な解決が難しい問題」くらいの位置づけとしての立地条件について言及する程度でよいのではないのでしょうか。	本市の実情として挙げています。様々な現状と課題がございますが、自転車の利用促進を図ってまいります。	4	検討の結果、計画案に反映しない
43	市民を対象としたアンケート（平成28年度まちづくりアンケート、図2参照）もいいが、『第三次長野市健康増進・食育推進計画「ながの健やかプラン21」』などから、実際に運動量が全国平均を下回っていることを示すデータや、生活習慣病のリスクなどに言及しつつ、自転車が心と体の健康にどのようによいかをアピールされるとよいのではないのでしょうか。 あくまで「安全で便利な移動手段」として自転車が選ばれることを計画の主目的に据え、健康についてはおまけとしてこの「現状」の章でコンパクトにまとめておけばよいかと思えます。	庁内関係課と連携を図りながら、健康や環境など様々な視点から自転車が選ばれるよう利用促進を図ってまいります。	4	検討の結果、計画案に反映しない
44	「輪行」という用語については、巻末に解説がありますが、あまり知名度の高い用語でないことを考えると、該当ページ内に注釈があったほうがよいかもしれません。	他ページの用語もあわせて、最終ページにまとめていますので、ページ内への注釈はいたしません。	4	検討の結果、計画案に反映しない
45	基本方針の第一番は通行空間等の整備を行うことだ(特に一車線対面交通道路)	本市としても、通行空間の整備は重要なものと考えていますが、整備には時間を要するため、並行して自転車利用促進の広報や交通ルール・マナーの向上に取り組んでまいります。	4	検討の結果、計画案に反映しない
46	自転車を通勤で使用する一市民として気になる点 ・右側通行する自転車が多い ・自転車道をのぞき、自動車主体の道路構造ゆえ、自転車走行に支障が多い（走りづらい） ・自動車混合交通は危険である 「改善策として」 (1)通勤時間帯に限り、自転車を保護する条例の制定 (2)通勤時間帯に限り、自転車が自動車並みの法規を遵守する条例の制定 (3)上記が容易に識別できる免許、表示物の制度化	(1)自転車への配慮としては、交通の方法に関する教則（国家公安委員会告示）には「自転車の保護」が、また県が制定した自転車条例には「同じ道路を共有する仲間として自転車が車道を通行することを理解したうえで自転車の安全に十分配慮する」ことを努力義務として自動車ドライバーに課しています。このため、通勤時間帯に限った自転車の保護のみを内容とした条例の制定は考えていません。 (2)道路交通法では、全ての道路利用者（歩行者、自転車、自動車）への法遵守義務を定めています。このため、通勤時間帯に限った法規遵守条例の制定は考えていません。 (3) (1)(2)の見解から、制度化は考えていません。	4	検討の結果、計画案に反映しない

対応区分5 その他（状況説明）（30件）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
47	「安全で安心な自転車通行空間の整備を推進し、自転車を活用した魅力あるまちづくり」を目指した取り組みを行うことは大賛成です。	計画に定めた、基本方針や具体的な施策に基づき、自転車の利用促進に取り組んでまいります。	5	その他（状況説明）
48	本計画の策定について 自動車への高い依存、地域公共交通の衰退、持続可能な社会の在り方に関心が集まる中、もっともスマートな移動手段である自転車の利用促進に関する計画が策定されたことは大変意義のあることだと考えます。	計画に定めた、基本方針や具体的な施策に基づき、自転車の利用促進に取り組んでまいります。	5	その他（状況説明）
49	「自転車関連の交通事故の削減や自転車の活用促進のため、自転車通行空間整備の必要性が高まっています。」と記述されているが、「必要性が高まっています」なんてなんだか他人事のようにですが、市が「必要性が高い」と判断して必要な施策を主体的に打ち出すのだということ忘れないでください。	本市としても、自転車通行空間の整備は重要な施策と考えており、安全に安心して利用できるよう計画的な整備を進めてまいります。	5	その他（状況説明）
50	「課題」という言葉を「対策」「施策」と同じような意味で使っておられるようですが、「課題」は「問題」と同じ意味で使うことが一般的ではないでしょうか。	現状の中から、取り組むべきテーマを課題として抽出しています。	5	その他（状況説明）
51	「自転車利用が健康増進や環境負荷低減につながることに、市ウェブサイト等に情報を掲載し、広報啓発する。」とあるが、知らない人が市のウェブサイトから情報を得る可能性はかなり低いと思う。	関係課と連携を図り、様々な手法で自転車の利用促進に取り組んでまいります。	5	その他（状況説明）
52	自転車をどこで整備をしてもらえるかが分からないという意見が、市の計画に掲載されるほど多数から出るとするのは、かなり不思議な印象です。	アンケートの多数の意見ではありませんが、記述させていただきました。 自転車を安全に安心して利用するためには、自転車の点検・整備は重要なものと考えています。市内自転車店に協力をいただくことで、点検・整備の促進を図ってまいります。	5	その他（状況説明）
53	自転車の利用を増やす必要ナシ。必要な人は進んで利用しています。	自転車活用推進法が施行され、全国の自治体が自転車の利用促進に取り組んでいます。本市においても、現状の自動車利用を削減して、公共交通と自転車へ乗り換えることが、環境負荷の低減や健康増進等につながることから、自転車の利用促進は重要なものだと考えています。	5	その他（状況説明）
54	本計画に、具体的な自転車走行空間の整備に関する自転車ネットワーク計画が含まれていることが、自転車の利活用を促進する上で重要なポイントになると思います。電動アシスト自転車（3輪含む）を利用するなど、高齢者でさえも車道を走行できる空間が整備できれば、移動に関する自由度が飛躍的に高まると同時に、交通安全はもとより、健康増進・介護予防にもつながることが期待できる。	計画に定めた、基本方針や具体的な施策に基づき、自転車の利用促進に取り組んでまいります。	5	その他（状況説明）

対応区分5 その他（状況説明）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
55	屋代線跡地ですが、所々整備されておりますが、全線整備される予定でしょうか。	旧屋代線跡地については、できるだけ連続性をもった自転車道・遊歩道の整備を進めるとともに、廃線跡地と並行する自転車が通行できる道路や歩道などの既存道路を活かした整備を進めています。	5	その他（状況説明）
56	旧長野電鉄河東線（屋代線）廃線跡の自転車・歩行者専用道は自転車が右側通行しないよう、歩行者は両側へ振り分ける方が良いのではないかと。	今後も、これまでと同様に、統一性を持たせた自転車・歩行者専用道路の整備を行ってまいります。	5	その他（状況説明）
57	まずは通行空間の整備の後、推進計画を進めるべき。 自動車運行状況が50年以上前と激変しているのに、道路整備が全くされない。	本市としても、通行空間の整備は重要なものと考えていますが、整備には時間を要するため、並行して自転車利用促進の広報や交通ルール・マナーの向上に取り組んでまいります。	5	その他（状況説明）
58	(1)「自転車事故の負傷者 763 人のうち、16～19 歳が 29%、65 歳以上が 13%にのぼっています。」とあるが、年齢層別の自転車利用者数のデータ（パーソントリップデータ？）と並べないと、特定の年齢層が危険かどうかはいえません。 (2)「スケアードストレート技法による自転車交通安全教室」とあるが、スケアードストレートの有効性は確認されていません。	(1)について 長野県の交通事故統計では、自転車の利用者数に関するデータがないため、年齢層別の自転車利用者数を把握することができません。そのため、自転車事故の負傷者数に関しては、16～19 歳の割合が、全体から比較すると高いことや、自転車が関係する死亡事故を見ますと、やはり高齢者の割合が高い実情にあります。 本市としては、誰もが自転車事故の当事者になり得るとの考えから、世代に応じた安全教育の継続的な実施や、教材の充実が必要であると考えていますのでご理解ください。 (2)について スケアードストレート技法による安全教室での受講者アンケート調査によれば、「改めてルールを遵守することの必要性を再認識した、今後の自転車の安全運転につなげたい」等の意見も多く、交通安全意識の高揚に一定の効果は現れていると認識していますので、今後も実施してまいります。	5	その他（状況説明）
59	愛媛県などで取り入れられている「思いやり 1.5m 運動」を推進するのはいかがでしょうか。そしてその啓発の場として活用していただきたいのが、自動車運転免許証の更新研修会です。	愛媛県で取り入れられている「思いやり 1.5m 運動」は、道路事情等を踏まえた中で、徐行を含めた安全な通行を行うとの趣旨と理解しています。 本市としても「互いに道路を共有する意識を高める啓発」を計画案に盛り込んでいますので、ご理解願います。	5	その他（状況説明）
60	善光寺や海津城など市内の代表的な観光地のサイクリング自転車向けの駐輪設備（サイクルスタンド）は、八幡原史跡公園や中条「道の駅」などのようにできるだけ公衆トイレに近接した位置に設置されると有難い。	観光地のサイクルスタンド設置については、各施設管理者と協議を行いながら設置可能なスペースに設置しています。今後は、施設管理者の協力を得ながら、利便施設の整備を進めてまいります。	5	その他（状況説明）

対応区分5 その他（状況説明）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
61	千曲川堤防の自転車道路への乗用車の乗り入れが多く、またスピードを出して走行している車があるため危険を感じています。安全、安心して利用できるよう、ドライバーに対する啓蒙や進入禁止の標識、車止めの整備などを切望します。警察官等による現地での取締りや指導も効果があるかと思えます。	ご指摘の自転車道路は、千曲川管理事務所所管の管理道路であるため、一般車両の通行を前提としていませんので、警察の取り締まりも行っておりません。 なお、現在も同事務所が一般車両の通行を禁止する看板やバリケードを設置していますが、河川敷にある農地用の耕作車両の通行の利便性を図るため、完全な封鎖は困難ですのでご理解願います。	5	その他（状況説明）
62	長野市では、自転車利用がどんどん減り、自動車利用が増えています。計画で示された数値目標は、実質ほぼ現状維持に見えます。	自転車利用が減ってきた時代的背景を考えて、現状維持から少しでもプラスに転換するという現実的な目標になっています。	5	その他（状況説明）
63	近年は車椅子の牽引が注目されるようになり、自動車に頼らない身体障害者の移動の方法が増えてきました。この先、自転車に車椅子を連結して牽引することは容易に想像がつくことであり、福祉目的での緩速交通の通行環境整備が急務と考えます。	様々な種類の自転車に、対応できる通行空間整備などの施策への取り組みについては、今後の課題とさせていただきます。	5	その他（状況説明）
64	自動車の普及に伴い、「普通自転車と歩道」という枠に押し込められ、人力による緩速交通手段の形態と利用が実態として大きく制限され、道路上で自動車が最も優遇される交通手段となる状態が続いてしまいました。自転車の活用による、自動車に過度に依存しないより良い社会を目指すならば、この課題についてぜひ真剣に検討してください。	都市計画分野（交通分野を含む）、道路整備分野、環境分野、保健衛生分野に共通する認識として、過度な自動車依存から脱却し、公共交通、自転車、歩行を優先する方向性は共有しています。ただ、これまで数十年間にわたり自動車社会対応策を進めてきたので、少しずつではありますが、計画を策定し、施策に取り組んでまいります。今回の計画が全てではなく、第一歩としての自転車活用推進計画であることをご理解ください。	5	その他（状況説明）
65	パーソントリップ調査からは、18歳以下の運転免許取得年齢に達していない人の自転車利用が減っていない一方で、取得年齢に達した18歳以上の利用がどんどん減っています。長野市に於いては、自転車は乗らざるを得ない人しか乗らず、「従来の方法による自転車利用環境整備では、自動車ユーザーは自転車を使わないのではないか」という推測が成り立つのではないのでしょうか。	アンケート調査では、自転車走行環境（道路や駐輪場）が整備されれば、自転車をもっと使いたいという回答が一定数あります。本計画では、通行空間の整備に合わせ様々な施策に取り組むことで、自転車の利用を促進してまいります。	5	その他（状況説明）
66	自動車が最優遇された現在の環境で、自動車をを使う立場ではメリットの塊ですが、使わない立場では生活の質を悪化させるデメリットの塊だという非対称を大いに自覚して、自動車を使いやすい場所と使うべきではない場所のメリハリをもっとつけることが必要です。人口が微増傾向の中心市街地は、「歩きや公共交通機関を使うくらいなら自転車に乗る」と強く思えるくらい、自転車を最大限優遇しても良いのではないのでしょうか。	自動車への過度の依存を脱却した先に想定しているのは、公共交通+自転車+歩行による移動が進んだ社会です。本計画では、移動距離が5km以内の場合は、自転車が最有力候補となっていることを目標に掲げています。目的や距離に応じた交通手段の一つとして、自転車を選択していただけるよう、安全な通行空間の整備や交通ルール・マナーの周知に取り組み、利用促進を図ってまいります。	5	その他（状況説明）

対応区分5 その他（状況説明）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
67	街中の駐輪場は、全て無料にすべきです。	市営自転車駐車場及び長野駅周辺の店舗駐輪場は無料でご利用できます。	5	その他（状況説明）
68	長野市徳間から、長野Uスタジアムまで自転車でいき、次のことを感じた。 (1)自動車の通行が多いため歩道を走行すると、段差が多い、幅がまちまち、除草がされていない。 (2)自動車のみの交差点が多く渡れない。 県道を含め市道を通過してみると歩行者、自転車で親切なところは一つもありません。	道路を利用する方々が、安心安全で快適な空間となるような道路づくりを目指していきたいと考えています。	5	その他（状況説明）
69	北長野駅北の眼鏡橋（通称）から北長野駅までの300m区間の舗装状況が悪いので早急な修理が必要です。 市内から長野大橋を通りR18の歩道を南下するルートを使用するが、歩道上の自転車専用レーンの整備を期待します。路面標示や専用レーンをカラフルに色付けすることで楽しいサイクリングになります。	舗装の修繕につきましては、道路管理者と情報の共有をいたします。また、自転車通行帯の路面標示につきましては、自転車の利用促進につながるような取り組みを検討してまいります。	5	その他（状況説明）
70	「自転車通行可」の歩道で横断歩道にかかる部分に設置されている点字ブロックは撤去し、歩行者専用部分へ移設する。理由は自転車と歩行者との重大事故の危険性が高く、歩行者がいる度に一時停止をいちいち強いられては自転車がスムーズに流れないため。	点字ブロックにつきましては、視覚障がい者の方を誘導するために、横断歩道の幅に合わせて設置しています。歩行者と自転車の利用者が、お互いに安全で交差点を渡れるような通行帯のあり方を検討してまいります。	5	その他（状況説明）
71	(1)R18 上高田交差点の空間整備の意図が理解できない(歩車分離信号が有効) (2)古牧地区のR19の冬季凍結防止工事は進んでいるが、R18号は凍結防止工事も歩道と車道脇(自転車路)の除雪さえも行われていない。 (3)R18の上下線歩道(母袋信号～東和田信号間)の街路樹伐採と草花植込みを撤去して、歩行者、自転車併用道路とする。(長野大橋以南は一部実施されている) (4)本計画立案関係者に依頼、R18の(母袋信号～東和田信号間)を通勤、通学時間帯と夜間。冬季凍結時に道路交通法を遵守して、自転車走行を体験して欲しい。	(1)自動車と自転車や歩行者が共存できるような交差点になるように検討してまいります。 (2)歩道の除雪につきましては、車道を優先する形で実施しています。ご理解をお願いいたします。 (3)自転車の通行帯が、安心安全な空間になるように検討してまいります。 (4)自転車の通行帯が、安心安全な空間になるように検討してまいります。	5	その他（状況説明）
72	自転車と自動車、そして歩行者が共存できるように道路の拡張をしてほしいです。 また、伸びた草によって見通しが悪く、自転車が通る場所がさらに狭くなり危険なため、早急に対応していただきたい。 道幅・草刈り・段差を大至急改善していただければ、自転車人口もアップすると思います。何より、自転車通学の中高大学生が道路整備を切望していると思われます。	道路を利用する方々が、安心安全で快適な空間となるような道路づくりを目指してまいります。	5	その他（状況説明）

対応区分5 その他（状況説明）

No	意見の要旨	回答	対応状況	
			区分	対応
73	<p>自転車の利用環境の最大の問題は、自転車通行空間の自動車に対する危険だと思います。北長野駅から三才駅に向かう新幹線の高架下の辰巳公園周辺では、交通量の多い道路の横断歩道を渡るため、リスクがあります。</p> <p>また、川と長野電鉄、しなの鉄道を越えるために盛り上がっていて視界が悪いです。トンネルができれば！自転車歩行者はもちろんですが、自動車運転者が助かるのではないのでしょうか。</p>	<p>道路を利用する方々が、安心安全で快適な空間となるような道路づくりを目指していきたいと考えています。</p>	5	その他（状況説明）
74	<p>J R と、しなの鉄道を跨ぐ道路環境が、自転車にも歩行者にも非常に不親切、不便極まりない故改善を求めます。</p> <p>(1) 歩道を拡幅、406号線に沿って警報機・遮断機を付けた自転車、歩行者専用の踏切を設置。</p> <p>(2) 19号線の鉄道橋下も上記と同じ。</p> <p>(3) 34号線の南千歳 2-17-3 から七瀬交差点に抜ける鉄道橋下のトンネルの改修又は道幅を拡幅。</p> <p>(4) 南千歳交差点から七瀬西に抜ける鉄道橋下歩道の照明を明るく。</p> <p>(5) 市役所裏の J R ・しなの鉄道と交差する踏切へ歩道、前後の道の歩道も拡幅。</p> <p>(6) 北条町 32-1 から平林 1 丁目交差点に抜ける道、橋も含め部分的にでも拡幅と歩道の確保。</p> <p>(7) 長野大通りの交差点には地下道出入口が各交叉点にあり、危険なので整備を検討。</p> <p>(8) 中央通りは、車道と歩道の間自転車を通れるスペースを設ける。</p> <p>(9) 117線、372線の交差点の上千田交差点は、歩道を設置。</p> <p>(10) 問御所町から上千歳町への道路が開通したので、上千歳町交差点に信号機を設置。</p>	<p>(1)～(9)本市としても、自転車や歩行者の通行する道路環境に課題が多いことは認識しています。危険な箇所につきましては、関係機関と調整しながら解消に向けて検討してまいります。</p> <p>(10)上千歳町交差点への信号機設置につきましては、警察所管事項であることから、いただいたご意見につきましては、本市からも警察へお伝えいたします。</p>	5	その他（状況説明）
75	<p>古牧社会体育館の放置自転車について、再三市管理課に連絡しても撤去しない。</p>	<p>いただいたご意見は、関係部署に情報をお伝えいたします。</p>	5	その他（状況説明）
76	<p>J R 東と信濃鉄道に、鉄道の高架化を進めるよう要求して欲しい。</p>	<p>いただいたご意見は、関係機関へ情報をお伝えいたします。</p>	5	その他（状況説明）