

## 長岡版広域道路ビジョン（素案）に関するパブリックコメントの実施結果

### 1 概要

実施期間	平成 31 年 2 月 8 日（金）から平成 31 年 2 月 28 日（木）まで
意見提出者の数	4 名
意見の数	19 件

### 2 提出された意見と市の考え

No	該当箇所	ご意見・提案内容（要旨）	市の考え
1	P2 目的	長岡市は施行時特例市となっていますが、小田原市や甲府市・松本市などのように「中核市移行」を目指して、中越地域の中核都市として相応しい社会資本整備がされるよう期待したいです。	本市は、昨年 12 月に中枢中核都市に選ばれました。中枢中核都市として、地方創成をけん引できるよう、社会資本整備に取り組んでまいります。
2	P9-10 寺泊を經由した佐渡への連携	関東方面から寺泊へは、未だに中之島見附 IC や三条燕 IC を利用される方が多いと聞きます。もっと長岡北 SIC を利用してもらうには、与板・寺泊へのルート強化する必要があります。広域農道の高規格化、与板市街を避けるバイパスや寺泊アクセス弾丸道路等の早期整備をお願いしたいです。また、寺泊港～小木港のカーフェリー就航が実現できれば、両津港～新潟港の航路と組み合わせ、マイカーを利用した佐渡周遊ルートも充実します。	P15.16 に記載のとおり、大河津分水路左岸道路を含む信濃川左岸の南北軸を強化し、寺泊、さらに佐渡との連携強化を図ってまいります。

3	P11-12 信濃川左岸の 南北軸	<p>関越道新潟方面から十日町へのアクセスが悪く、高速バスは六日町 IC 経由の遠回りルートで運行されているのが現状です。県道 49 号との交差部に（仮）小千谷南ハーフ IC を設け、真人付近への短絡路と信濃川左岸堤防を利用した（与板～寺泊間と同様な）無信号道路を整備することができれば、新潟・長岡～十日町・長野の連携軸が強化でき、R253 八箇峠道路と併せて関越道（小千谷～六日町）の代替機能も期待できるようになります。</p>	<p>本ビジョンは、今後の広域道路の整備目標を表すもので、具体的なルートや構造を表すものではありません。</p> <p>ご意見については、今後具体化する際の参考とさせていただきます。</p>
4	P11-12 信濃川左岸の 南北軸	<p>長岡北 SIC 付近の産業団地分譲について、多くの県外企業から関心を持って頂いているようで、市民として嬉しく思います。雇用の創出、人口の増加に期待しております。しかしながら川東は北部の中之島地域以外、このような高速道路の恩恵を受けられないでいます。川東地域にも企業誘致を促進するには、新幹線駅へのアクセス性をアピールするとともに、東バイパスおよび越路橋通り（中之島見附 IC～長岡南越路 SIC）の高規格化が必要だと考えます。上越市内の上新バイパスと同等レベルに改良し、むやみに停車させることなく大部分で 70～80 キロ走行できるようになれば、高速道路 IC 付近と遜色ない利便性が確保できます。そうなれば新潟～池袋線や高崎・前橋線の高速バスも、長岡駅東口経由で運行してもらえる可能性もあり、新幹線が運転見合わせになった場合の代替手段も確保できるようになります。市も県と共に直轄事業負担金に協力するくらいの気概で、渋滞・事故多発交差点の立体化や信号交差点の集約、車道と歩道の完全分離、片田の踏切解消、新たな地域高規格道路の路線指定など、国への要望に力を入れて頂きたいです。</p>	<p>長岡東バイパス、越路橋通りの高規格化については、それぞれ道路を管理している、国や県にご意見をお伝えします。</p> <p>市としても、交通がより一層円滑化されるよう、渋滞・事故多発交差点の立体化や、車道と歩道の完全分離について、国などの関係機関に働きかけていきたいと考えております。</p>

5	P13-14 会津地域につ ながる連携軸	<p>南会津を經由して栃木県、さらには太平洋側に通じる新しいルートには魅力を感じます。長岡から宇都宮や水戸、郡山や福島市など近県の主要都市まで大回りせず行けるようになり、高速料金不要の一般道なので物流の活性化や交流人口の増加も期待できることから、北関東磐越五県の連携も強化されると思います。</p>	<p>長岡版広域道路ビジョン懇談会でも、委員の皆さんから、この連携軸は特に期待を寄せられています。</p> <p>今後、ビジョンの実現に向け、国、県、周辺市町村と連携を図りながら、取り組んでまいります。</p>
6	P13-14 会津地域につ ながる連携軸	<p>栃尾地域から八十里越へのアクセスは、現状では県道9号を利用することになると思いますが、旧下田村荒沢から国道289号に入るため大回りとなり、直線的にアクセスできる三条地域より不利な状況になります。イメージ図にあるとおり、大谷ダム付近まで短絡ルートの構想があるのでしょうか？</p>	<p>本ビジョンは、今後の広域道路の整備目標を表すもので、具体的なルートや構造を表すものではありません。</p> <p>ただ、現状の道路では大回りになるので、P13.14に記載のとおり、今後、最短ルートで結ぶ会津連携軸の強化を検討していきたいと考えております。</p>
7	P15-16 信濃川左岸の 南北軸	<p>高速道路が並行しない長岡北 SIC～与板～寺泊 および 小千谷～十日町は、県土の骨格を成す基幹道路として高規格化が必要だと考えます。私は R113 新潟山形南部連絡道路や R148 松本糸魚川連絡道路と同様、地域高規格道路の指定を受けても良い路線だと思っております。</p> <p>小千谷～長岡北 SIC については、並行する高速道路 IC 間の補完機能を強化すべきだと考えます。県道長岡インター線←→国道8号下り線の右折改善（上り線と同様にランプ化）や、新産三丁目交差点から長岡南越路 IC 方面（中沢橋通り）への接続を検討して頂きたいです。</p>	<p>ご意見については、今後の道路整備の参考とさせていただきます。</p>

8	P17-18 中越地域の一体性を強化する東西軸	<p>市内南部を東西に横断する基幹道路「県道 23 号線」の改良・強化が重要だと考えます。滝谷や妙見など市内南部から国道 8 号（柏崎・上越方面）へは越路橋経由が普通ですが、国道 17 号の標識では 12km も遠回りとなる川崎 IC 経由で案内されています。「上越」は南西に位置するのに、北東へ向かわせるのは違和感があり、不親切な案内だと思います。県道 23 号は瑞穂橋が狭小であること、大積トンネルまでクランクが続くことが原因だと思われませんが、これらの問題を解消して適正な案内標識に改める必要があります。</p> <p>因みに国道 49 号の会津坂下から郡山方面への案内標識は、若松市街を通る国道 49 号ではなく、最短経路である福島県道 33 号へ誘導しています。</p>	<p>本ビジョンでは、中越地域を南北に縦貫する直轄国道（国道 17 号、8 号、116 号）を連結する東西軸が弱いことから、「中越地域の一体性を強化する東西軸」として、長岡東西道路等を位置付けております。</p> <p>長岡東西道路の他にも、ご意見にある県道柏崎高浜堀之内線（県道 23 号線）なども重要な役割を果たしていると考えておりますので、道路を管理している県へご意見をお伝えするとともに、市としても、改良整備を要望してまいります。</p>
9	P17-18 国道 352 号 萱峠バイパス	<p>竹之高地～栖吉または高畑の区間も早期に着工して欲しいですが、現状では厳しいと思います。完成間近の萱峠バイパスを早く有効活用するためには、県道 23 号・515 号を利用したルート強化する必要があります。具体的には市道（萱峠トンネル～蓬平町）の線形改良と拡幅、拡幅が困難な区間（太田洞門付近・村松町集落内・竹町～鷺巣町）のバイパス整備が考えられます。沿線には高龍神社や蓬平温泉などの観光資源があり、県道 472 号・23 号は長岡市街～山古志支所のメインルートでもあるので、将来的に萱峠から国道 17 号まで延伸できたとしても、過剰な投資にはならないと思います。</p>	<p>萱峠バイパスの開通時には、暫定的に、既存の県道や市道を利用することになると思いますので、ご意見も参考にしながら、既存道路の整備について県と協議してまいります。</p>

10	<p>P24 観光バス等を 活用した移動 サービスの充 実</p>	<p>J R 只見線の列車は給油のため毎日、長岡駅まで回送されています。これを休日だけでも時間帯を調整のうえ旅客化し、只見線直通列車として運行してもらえれば、観光需要増加につながるのではないかと考えております。</p> <p>国道 252 号は冬季通行不能になりますが、鉄道は六十里越えができるので、観光バスと組み合わせることで快適な観光周遊が可能になると思います。</p>	<p>今後の観光施策の参考とさせていただきます。</p>
11	<p>医療の視点</p>	<p>救急医療、高度急性期医療の充実が地方創成の最重要基盤のひとつです。中越医療圏では長岡市医師会、急性期3病院（日赤・中央・立川）、柏崎総合医療センター、小千谷総合病院などのレベルは高く連携も良好です。また、同医療圏における救急患者管内搬送完結率と救急搬送時間は県内トップを維持しています。更に、高度急性期医療の現場では多くの地域で集約化が進んでおり、隣接する県央医療圏や魚沼医療圏は、広域からの救急搬送・高度急性期医療が担保できる中越医療圏への救急搬送率も高く、圏域を超えた（県央、魚沼、上越、時に県内全域）要請も年々増加しております。</p> <p>そのような中、現在隣接する医療圏からの長い救急搬送時間が問題となっており、今後は隣接医療圏との連携強化とともに、救急搬送を含む道路網整備が望まれます。</p> <p>上記視点や、全国で策定が進められている「地域医療構想」の視点をふまえて、本ビジョンは県全域におよぶ救急医療・急性期医療向上の基盤強化におおいに資するものと考えます。</p> <p>そこで、特に「中越地域の一体性を強化する東西軸」の早期実現を望むとともに、隣接医療圏から中越医療圏へのアクセス向上</p>	<p>方針に掲げた「安全・安心で住みやすい地域づくり」において、医療の視点は必要不可欠な要素であると考えております。</p> <p>現状と課題、軸の魅力に「医療」に関する記述を追加するとともに、地図に「柏崎総合医療センター」「小千谷総合病院」「魚沼基幹病院」を追記いたします。</p>

		をより強調していただきたいと思います。	
12	医療の視点	<p>小児医療専門施設は日本海側にひとつもなく、また、宮城県立こども病院が設置されてから今日までの16年間、国内に新たな施設設置はありません。日本海側の新潟県にこども病院設立を目指すことは、少子高齢化の日本を元気にすることにつながると考えます。</p> <p>ここ数年、新潟県にも小児医療専門施設の設置について前向きな検討がされつつあり、小児医療を専門とする多くの医師からも、「残された県で最も多い人口を擁する新潟県に小児医療専門施設を新設し日本海側における主導的役割をはたすこと」に期待が寄せられています。また、新潟日報によりますと、平成31年2月21日の新潟県議会において、花角知事が、こどもに高度な治療を施す総合医療施設について、「県内での開設の可能性を探る検討会を2019年度に設け、2019年度末までに方向性を示す予定」、「本県の実情に即した小児専門医療施設について具体的な検討を進めてもらいたい」と述べたと書かれております。</p> <p>その設置位置に関しては、交通の利便性が高い中越地域、中でも高速道路、直轄国道、新幹線を含む鉄道、それぞれの結節点である長岡市が最適地ではないかと思います。</p> <p>長岡市での早急な議論、対応をお願いいたします。</p>	<p>本市は高速道路、鉄道など交通の要衝にあり、その利便性を活かしながら、中越地域をけん引し、今後も発展していかなければならないと考えています。</p> <p>当ビジョンが契機となり、日本海側初の小児医療専門施設設立の議論が進むことを期待します。</p>

13	P17-18 長岡ニュータウン連絡道路、大積スマートIC(仮称)	長岡市の西の玄関口となる大積スマートIC（仮称）と長岡ニュータウン連絡道路の開通は、観光振興と産業振興で宮本・大積・青葉台地域の繁栄に欠かせない恵みであります。この恵みを最大限に生かし地域の発展と繁栄につなげる事が必要と考えます。一日も早い開通をよろしく願います。	大積スマートIC（仮称）及び長岡ニュータウン連絡道路の開通は、周辺地域はもちろんのこと、長岡市全体、さらには中越地域全体の発展に欠かせない目標であると考えております。 引き続き関係機関と協議を行いながら、早期実現に向けて取り組んでまいります。
14	P8 会津地域とのつながり	画像出典の「八十里越を翔る」に、より詳細な「つながり」についての記述があるので、それを参考にいくらか書き加えるべき。	つながりに関する記述を追加いたします。
15	P9 首都圏や新潟圏域へつながる連携軸	近畿圏、中部圏を盛り込んでいる中で、東北圏を盛り込まないのは不自然であり、バランスが取れない。交流を閉ざす意味にもとらえかねられない。	中越地域の更なる発展のためには、港湾・空港を活用して海外とのつながりを強化する必要があり、その点を強調する表現となっております。しかし、日本海東北自動車道等による東北圏との連携も、日本海国土軸の形成には不可欠と考えます。 説明の中に、東北圏とのつながりに関する記述を追加いたします。
16	P10 防災力アップ	「防災力アップ」はどこについて述べているのか？長岡か？現地か？両方、または日本全体ということもあるだろうか。この文章では範囲がわからない。また、リダンダンシーという言葉をつかうのであれば、「防災」ではなく「減災」の方が適していると考ええる。 リダンダンシーは性質を表す言葉なので、「リダンダンシーにより」、ではなく「リダンダンシーの『確保』により」、が正しいのではないか。	広域的な視点で考えていますので、連携軸で結ばれた圏域相互に防災力がアップするということを表しています。 また、災害に強い道路で結ぶとの観点より「防災」と表しておりますが、ご意見にありますように、リダンダンシーに関しては「減災」の視点であると思いますので、「広域的な防災・減災力アップ！」と修正いたします。また、「リダンダンシーにより」という表現は、「リダンダンシーの確保により」に修正いたします。

17	P13-20 第5章 軸の魅力、軸 の強化に向け た目標	第5章は目標なのに、そのような書きぶりでないので、第4章と被ってしまっている。文章の語尾を改めるべきではないか。	第5章では、「軸の魅力」と「軸の強化に向けた目標」を説明しております。 「軸の強化に向けた目標」は図中の白抜きで表しており、右側の記述は「軸の魅力」を説明しているものです。
18	P22 消雪パイプ	消雪パイプについては、適切かつ先回りの整備に取り組む旨記載が必要。現状は道路と同時に整備されず工事が繰り返され、非効率である上に、対応が後手に回っている。(酷い渋滞が起きてからの整備となっている。)	現状では、国、県、市いずれも機械除雪を基本とし、急勾配なところなど特殊な箇所以外は、消雪パイプの新設は行っておりません。 ただ、地形などの状況からどうしても消雪パイプが必要な場合は、適切な時期に設置できるよう取り組んでまいります。
19	P21-24 ソフト施策	ソフト施策には公共交通をもっと強く盛り込まないといけない。昨今、交通のバリアフリー化が求められてきた中で、高齢者や障がい者はもとより、妊婦や子ども連れ、ベビーカー利用者への対応も求められる流れになってきている。自家用車のための道路整備で事足りる時代は過去になりつつあり、公共交通にもサービスや利便性の向上が求められる時代になってきている。また、バス交通システムも費用対効果が小さく、持続可能性に乏しいという懸念が持ち上がっている。そのための対応の必要性（少なくとも議論と検討の必要性）を、ここで早めに打ち出す必要がある。自家用車以外の観点から、小さくても、あるいは抽象的であっても、公共交通についての考え方の記述が必要である。「今後ますます増える交通弱者に対応するため、自家用車に限らない道路利用の実現可能性を検討します。」などと盛り込んではいかがでしょうか。	バスも含めた公共交通システムにおけるサービスや利便性の向上は、安全・安心な住みやすい地域づくりや、観光周遊促進など、様々な分野に関して必要不可欠な要素であると考えております。 自動運転技術は、今後、公共交通システムへの導入も期待される技術ですので、いただいたご意見を参考に、公共交通の利用に関する記述を追加いたします。