資料1－1

第二次長野市地域公共交通計画素案に対する意見反映状況（協議会委員からの意見）

R8.10.26

○：反映する　×：反映しない　△：一部反映・その他

	団体名	ページ数	お気づきの点・意見など	反映方針	反映内容
1	東日本旅客鉄道㈱ 長野事業本部	第2章 第4章	・本市では鉄道事業者が3者運行しており、鉄道に関する記載が不足している。計画構成を検討していただきたい。	○	＜27P 表2-7＞ ⇒鉄道事業者に運営課題に対するヒアリング調査を実施し、運営課題の表に鉄道事業者の欄を追加します。 ＜59P 事業11-2＞ ⇒多くの市町村に跨る広域な輸送路線については、上位計画である長野県地域公共交通計画において、「県が主体的に関与し、交通事業者や沿線市町村とも連携しながら維持・確保を図る」と規定しており、また、鉄道沿線の市町村等で構成する協議会（飯山線沿線地域活性化協議会、しなの鉄道活性化協議会、しなの鉄道北しなの線運営協議会、地域連携長野電鉄長野線沿線活性化協議会）が組織されていることから、事業11-2に「県や沿線市町村で構成する各鉄道路線の活性化協議会と連携して公共交通の利用促進を図ります。」と追記します。
2	（一社）長野県タクシー協会	27P	・表2-7交通事業者の運営課題（タクシー）において、長野交通圏における令和7年度「タクシー車両の実働率」は48.3%であり、「令和8年度における需給状況の判断結果」では219台がオーバーしていることから、タクシー業界全体としての内容に修正をお願いしたい。業界全体としては、長野交通圏内の事業者の平均車齢は10年以上の会社がほとんどとなっており、資金に余裕のない事業者が多いことから、新車への代替えが進んでいないことが課題として認識しています。 ・運転士欄について、大手求人サイトは一部事業者しか活用できておらず、タクシー業界全体の状況ではないと思われます。また「運転士不足の深刻化」に関しては、タクシー協会としてはその時期は脱していると認識しており、可能であれば「深刻化」の記述を削除していただきたい。	○	＜27P 表2-7 車両・運転士欄＞ ⇒車両欄の「準特定地域指定により新規参入・増車が制限され、運転士がいても車両を増やせない」の記載を「長野交通圏内のタクシー事業者が所有する車両の平均車齢は10年以上の事業者がほとんどとなっており、資金に余裕のない事業者が多く、車両の代替えが進んでいない」に修正します。 ⇒運転士欄の「大手求人サイトの活用により運転士が増加し、若返りと女性採用が進展」と「の深刻化」の記載を削除し、「運転士不足と高齢化」に修正します。

○:反映する　×:反映しない　△:一部反映・その他

	団体名	ページ数	お気づきの点・意見など	反映方針	反映内容
3	長野市地域女性ネットワーク	27P	・運転手不足は実感しており、タクシー利用が多いが、予約が取れない時があり、困惑することもあります。運転手さんの親切に感謝しています。 ・共同運行に関しては、朝タバスで日中タクシーという時代の流れは同感ですが、タクシーは時間に間に合わない時が多いので考え物です。	△	＜54P 事業5-1＞ ⇒「事業5-1 担い手確保の推進」において、交通事業者と協力しながら、公共交通機関の担い手確保を図るとともに、共同運行を推進してまいります。
		47P	・駐輪場を増やしてほしい。屋根なしの場所では乱雑な置き方をすることが多いです。	△	＜56P 事業8-1＞ ⇒「事業8-1 交通結節点における駐輪場の整備推進」において、自転車と公共交通との連携促進を図るため、交通結節点における駐輪場の整備を推進してまいります。また、駐車場内の自転車を適正に整理し、駐輪スペースの確保を図ってまいります。
		49P	・地域内交通ネットワークにおいて、変更・廃止等の住民自治協議会への知らせる仕組みと説明をしっかりして欲しい。	△	＜59P 事業11-3＞ ⇒「事業11-3 地域と協働した公共交通の利用促進・意識醸成」において、路線の変更・廃止時には、住民自治協議会を始めとする地域の皆様に情報が着実に届くよう努めてまいります。また、地域と協働して公共交通の利用促進や意識醸成を進めてまいります。
4	長野工業高等専門学校	19P	・図2-7公共交通ネットワークの現況において、民間バスと廃止代替バスの色が区別付きにくいため、分かりやすく修正していただきたい。	○	＜19P 図2-7＞ ⇒廃止代替バスの色を判別しやすいよう変更します。
		63P	・持続的な公共交通の維持・確保にむけ、公共交通の実態と課題に基づく目標及び主体と各施策事業との関係がイメージできるように記載してはどうか。	○	＜63-64P＞ ⇒短期及び中長期的なマネジメントの目的、視点及び主な内容について、目標と施策事業との関係が分かりやすくなるよう内容を修正します。
		65P	・都市計画マスタープランでは、カバー圏域は鉄道800m、バス300mとしていますが、カバー圏域の経年変化を確認できることから、本市において、従来から評価指標として使用している鉄道600m、バス300mを採用する意義は十分にあると考えます。なお、路線ごとに各結節点の圏域内人口と利用者数との関係を分析することは、より適切な路線やサービスを設定するうえで重要な知見を得られると考えます。都市マスタープランで採用されている鉄道800m、バス300mのカバー圏域内人口データも共有することで、より適切なネットワークに役立てることができると考えます。	○	＜65P 表5-3＞ ⇒評価指標における公共交通のカバー圏域人口の割合では、第一次計画との比較が可能な「鉄道600m、バス300m圏域」で目標値を設定します。 ＜21P 表2-4＞ ⇒公共交通カバー圏域の人口及び面積の表に「鉄道800m、バス300m圏域」の数値を参考として追記します。

※意見について主旨を補足するため、一部修正しています。