

長野市公共交通ビジョン(素案)に対する市民意見等の募集(パブリックコメント)結果について

1 趣旨

本市の公共交通の目指すべき将来像を明らかにした長野市公共交通ビジョンを策定するに当たって、計画（素案）に対して市民のみなさんからご意見等を募集（パブリックコメント）しました。その結果をお知らせするものです。

2 募集期間

平成27年3月20日（金）から平成27年4月20日（月）まで（32日間）

3 募集方法

市ホームページ、交通政策課・行政資料コーナー・各支所の窓口において計画（素案）を公表し、書面又は電子メールでご意見等の募集を実施しました。

また、交通事業者、関係機関、福祉団体に協力を依頼しました。

4 募集結果

（1）意見・提案等の提出者数

16人（提出方法：持参3人、郵送2人、電子メール11人）

（2）意見・提案等の件数

48件

5 意見・提案等に対する市の考え方

（1）対応結果一覧

対応区分	対応方針	件数
1	素案を修正・追加する。	2
2	素案に盛り込まれており、修正しない。	8
3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。	8
4	検討の結果、素案に反映しない。	1
5	その他（質問への回答、状況説明）	29
	合 計	48

(2) 各意見に対する市の考え方

整理番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応区分	対応方針
1	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	利用者が求める情報が十分に提供されないことで、「面倒でわかりにくく不便」と敬遠される。時刻表や路線図などの情報が、誰もが簡単な操作で得られる環境を整えるべきと考える。	<p>✓携帯電話、スマートフォン向けのバスロケーションシステムに時刻表表示や路線図表示といった機能をもたせ、バス利用者が必要とする情報を提供していきます。</p> <p>✓第5章 5.2 基本方針1 推進施策3 利用促進の推進施策「公共交通の利用に関する情報提供を実施します。」の内容に「目的地検索、乗継ぎ案内、時刻表、運賃などの情報検索サイトをインターネット上に構築し提供します。」を追加します。</p>	1	素案を修正・追加する。
2	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	バスの乗降場所等について、バリアフリー法の趣旨を踏まえたバリアフリー化を進めるべきである。	<p>✓バリアフリー法の趣旨を踏まえたバリアフリー化は、将来に向けた大切な視点であると考えています。</p> <p>✓第5章 5.1 基本方針3 分かりやすく利用しやすい公共交通を「鉄道やバス等の公共交通に係るバリアフリー化を進めていく必要があります。」に修正します。</p> <p>✓第5章 5.2 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備の推進施策を「高齢者、身体障害者等がバスの乗降がしやすいよう、車両や停留所のバリアフリー化を事業者及び道路管理者とともに進めていきます。」に修正します。</p>	1	素案を修正・追加する。
3	2	第2章 2.2 本市のこれまでの取り組みの検証 (1) 移動手段の確保	「公共交通のカバー圏域が人口の約85%」とあるが、バス利用者は住民だけでなく、観光客もあるので、人口に注目だけでなく、観光客数の多い地区のカバーも重要ではないかと考える。	<p>✓「第4章 4.2 公共交通の担うべき役割」等に記載のとおり、市民の生活交通だけでなく、観光客の利便性や回遊性にも考慮した路線網再編に努めてまいります。</p>	2	素案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
4	40	第4章 4.2 公共交通の担うべき役割	時代の要望に即し、高齢者、障害者等の交通弱者の交通ニーズに応じた路線の設定やバリアフリー化を進めるべきである。	✓「第4章 4.2 公共交通の担うべき役割」「高齢化等を踏まえ誰もが安全・安心に移動できる公共交通の形成」、「第5章 5.1 基本方針3 分かりやすく利用しやすい公共交通」及び「推進施策1 利用環境の整備」に記載のとおり、留意してまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
5	40	第4章 4.2 公共交通の担うべき役割	観光と公共交通のあり方については、「観光による地域の活性化」などという副菜的な考え方ではなく「長野市の存亡を左右する」事項であると認識し、最重要課題として取り組むべきである。	✓第4章 4.2 公共交通の担うべき役割の一つとして「観光を軸とした地域の振興に寄与する公共交通の形成」のとおり、留意してまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
6	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	バス路線網について市民の約3分の1が知らない状況であり、情報提供の取組がやや不十分であると感じる。 特に、交通手段を持っておらず、外で情報を得られない、かつ、ネット等から情報を得られない高齢者への情報提供の方法を考えるべきではないか。 情報通信技術を活用するとあるが、スマートフォンや携帯電話、パソコンを持っていてもネットに繋げる高齢者はあまりいないのではないか。	✓「第5章 5.2 基本方針1 推進施策3 利用促進」に記載のとおり、情報通信技術による情報が得にくい高齢者等に対し、バスガイドブックなどによるきめ細やかな情報提供を、引き続き努めてまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
7	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	「もう2回バス乗車運動」は、普段バスを利用する人の利用促進にはなると思うが、普段バスを利用しない人の利用促進は、何らかのメリットを付与しないと図れないのではないか。	✓バス等の公共交通を選択してもらうため、「第5章 5.2 基本方針1 推進施策3 利用促進」として、モビリティマネジメントの推進に記載のとおり、公共交通の利用を促進するような動機付けについて考えてまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
8	64	第5章 5.3 公共交通ネットワークの将来像	駅に向かうバスだけでなく、地域区間だけをまわす方が良い。	✓「第5章 5.2 基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成」に記載のとおり、長野駅を中心に放射状に結ばれるバス路線だけでなく、鉄道駅など地域の拠点と地区内を結ぶ支線となる循環路線によるネットワークの形成も必要と考えています。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
9	65	第6章 6.1 各主体の担うべき役割	公共交通については、バス事業者だけでなく、行政と住民の3者が共同で工夫すべきである。 また、行政内でも、交通と道路管理者等の縦割りではなく、柔軟な対応を。	✓公共交通の充実は、「第6章 6.1 各主体の担うべき役割」等に記載のとおり、バス事業者、行政及び住民が互いに連携し、協力しつつ推進すべきものと考えています。 ✓公共交通ビジョンの取組を進めるに当たり、縦割りにならないよう、関係部局の連携に留意してまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
10	65	第6章 6.1 各主体の担うべき役割	「市民の役割」に「過度な自動車依存からの脱却に努める」とあるが、高齢者以外はバス利用のメリットを具体的に示さないと脱却しないと思う。	✓バス等の公共交通を選択してもらうため、「基本方針1 推進施策3 利用促進」中の、モビリティマネジメントの推進に記載のとおり、公共交通の利用を促進するような動機付けについて考えてまいります。	2	素案に盛り込まれており、修正しない。
11	6	第2章 2.2 本市のこれまでの取組みの検証 (2) バスサービスに対する市民ニーズ	バス共通ICカード「KURURU」は、長野市民でも知らない人が多く、観光客にも浸透していない。よって、支払時の利便性は向上していないのではないかと。また、使用用途が限られすぎている。Suicaに対応させるべき。	✓「KURURU」の導入により「支払が便利」という回答が大幅に増えています。なお、スイカの導入は、費用その他の関係から、慎重な対応が必要と考えています。ご意見は、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。 ✓また、観光客への普及ですが、「基本方針3 推進施策1 利用環境の整備」にあるとおり、1日割引チケット等の販売等を考えております。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
12	6	第2章 2. 2 本市のこれまでの取組みの検証 (2) バスサービスに対する市民ニーズ	ICカード「くるる」の導入で、支払に関する市民満足度が60%と高くなったとあるが、都会ではバス利用時に「スイカ」が使用可能であり、「スイカ」を導入したほうが県外の観光客も抵抗なく使用できると考える。	✓スイカの導入は、費用その他の関係から、慎重な対応が必要と考えています。ご意見は、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
13	40	第4章 4. 2 公共交通の担うべき役割	長野市のぐるりん号をもっと観光客のためのルートづくりをして、長野市観光の一つとして宣伝をしたらいいと思う。	✓中心市街地循環バス「ぐるりん号」は、中心市街地の活性化と市街地交通の円滑化を目的に運行しています。今後、見直しの際に紹介いただいた観光スポットを巡る周遊バスの事例を参考にさせていただきます。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
14	57	第5章 5. 2 施策の推進 基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成	ゾーンバスシステムによる混雑の解消のような方策はよいが、乗換えの機会が増える場合、特に視覚障害者には不便や危険が増すようなことが心配である。	✓交通結節点におけるバスの乗り継ぎは、利用者の負担にならないよう、工夫が必要と考えており、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
15	59	第5章 5. 2 施策の推進 基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成	乗合タクシーの場合、バス停ではなく、公民館などの公共施設を利用したらどうか。道が狭かったり、高齢者が多い場合は、良いと思う。	✓乗合タクシーの停留所の設置場所は、地域の移動需要に柔軟に対応するため、各地域において決定していますが、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
16	62	第5章 5. 2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	バス共通ICカードとして、KURURUを利用する理由は何か。Suicaの方が、長野駅ビル「MIDORI」でも使用でき、保有者も多く、観光客も含め、利便性が高いのではないか。	✓Suicaの導入は、費用その他の関係から、慎重な対応が必要と考えています。ご意見は、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
17	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	KURURUを鉄道に導入するのではなく、Suicaを鉄道及びバスに導入するほうが観光客も利用しやすくなると思う。	<ul style="list-style-type: none"> ✓Suicaの導入は、費用その他の関係から、慎重な対応が必要となります。 ✓ご意見は、今後の取組を推進するに当たり、参考とさせていただきます。 ✓本市では、バス共通ICカードKURURUを導入することとしたことから、まずは利用範囲の拡大に取り組んでいるものです。 	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
18	64	第5章 5.3 公共交通ネットワークの将来像	駅までを結ぶバスだけでなく、地方間を結ぶバスも運行してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> ✓地方間を結ぶバスは、必要な公共交通のネットワークとして位置付けています。今後作成される地域公共交通網形成計画において、具体的な検討をしてまいります。 	3	素案は修正しないが、今後の取組において検討又は参考とする。
19	57	第5章 5.2 施策の推進 基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成	市中心部において朝夕の通勤時間帯に発生するひどい渋滞が問題となっている。この渋滞を解消しかつ観光都市長野のシンボルともなりうるモノレールの建設を提案する。	<ul style="list-style-type: none"> ✓平成24年に新交通システムの導入調査を実施しました。モノレールは、輸送力や速達性に優れた乗り物ですが、導入には、キロ当たり100億円程度の導入コストが掛かり、本市の規模では過剰投資になる可能性が極めて高く、困難であると考えております。 	4	検討の結果、素案に反映しない。
20	5	第2章 2.2 本市のこれまでの取組みの検証 (2) バスサービスに対する市民ニーズ	バスサービスに対する市民からの不満は、どのように改善されるのか。	<ul style="list-style-type: none"> ✓今後、公共交通ビジョンに基づき、市民満足度を引き上げる施策を地域公共交通網形成計画で検討し、具体的な施策に取り組むことで、改善に取り組んでまいります。 	5	その他（質問への回答）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
21	5	第2章 2. 2 本市のこれまでの取組みの検証 (2) バスサービスに対する市民ニーズ	「満足度が高い項目」の表記の仕方が、一見すると不満度のように見える。	✓「満足度が高い項目」の項目名は、路線バス利用者アンケートの設問項目を記載しております。	5	その他（状況説明）
22	6	第2章 2. 2 本市のこれまでの取組みの検証 (2) バスサービスに対する市民ニーズ	「不満度が上がった主な項目」が記載されているが、実際にとった対策などを具体的に列挙したほうが良いと思う。	✓本市のこれまでの施策は、第2章2. 1本市のこれまでの取組みにあるとおり、長野市地域公共交通総合連携計画で実施した事業を記載しています。 ✓この連携計画後の状況を踏まえ、当ビジョンの策定に反映しています。	5	その他（状況説明）
23	8	第2章 2. 2 本市のこれまでの取組みの検証 (4) 移動手段確保に係る市の支出額	図の下の詳細の文字が潰れてみる事が困難。もう少し横幅を取る等をして文字を見えるようにしてほしい。	✓概要版のグラフに読みづらい箇所がありましたので、文字を大きくしました。	5	その他（状況説明）
24	20	第3章 3. 2 公共交通の現状と課題 (2) 交通利用実態の状況	公共交通の利用者が減少傾向にあることは大変残念に感じる。これは、人口減少や高齢化、モータリゼーションが要因と考えるが、これらにより過疎地域での路線バスの廃止や運行本数の減少が避けては通れないと思う。 バスの運賃が高いと感じるが、下げると運営が厳しくなり、見直しは考えにくい。利用促進につなげるにはどの年代でも利用しやすい環境をつくるのが大事だと思う。	✓公共交通には、人口減少その他多くの課題がありますが、公共交通ビジョンでは、本市の課題を整理し、今後の対応の方向性を示しました。 ✓過度な自動車利用を控え、公共交通を選択してもらうため、居住地域、学校、職場、特定路線の対象に応じた啓発活動を行い、意識の変革を促してまいります。 ✓利用環境の整備については、「基本方針3 推進施策1 利用環境の整備」に記載がありますが、今後、地域公共交通網形成計画を作成する中で、分かりやすく利用しやすい環境整備を図ってまいります。	5	その他（状況説明）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
25	40	第4章 4.2 公共交通の担うべき 役割	長野地域の公共交通機関は、地元住民の生活の足であるとともに、新幹線で訪れた観光客の二次交通としての機能をもっている。日常利用の赤字を観光利用によって補填できれば、路線の存続につながるだろう。	✓路線を生活交通だけでなく、観光客の二次交通としての利用が促進されるよう、地域公共交通網形成計画で、路線網の再編が必要と考えております。	5	その他（状況説明）
26	42	第5章 5.1 基本方針 基本方針1	「公共交通を地域住民が主役で支える意識に変える」とは、どういうことか。	✓将来も安定して公共交通の運行を続けていくため、地域において地域公共交通の問題意識を共有し、地域住民が主体的に問題解決に向けた取組に参加いただくことです。	5	その他（質問への回答）
27	42	第5章 5.1 基本方針	公共交通の活性化は、高齢化と人口減少の時代にあって、行政負担も大きく、難しい問題であり、ビジョンに記載のとおり、各個人の意識改革が大切であると感じる。 解決に向けた施策については、十分な情報提供を願いたい。	✓施策の実現に当たっては、市民、運行主体及び行政が、それぞれ担うべき役割を認識し、その責任のもとで取り組むことが求められています。 ✓「市民の役割」については、居住地、学校、職場、特定路線の対象などの対象に応じた啓発活動を行い、意識の変革を促してまいります。 ✓解決に向けた施策については、今後、地域公共交通網形成計画で具体的に検討を行い、情報を提供してまいります。	5	その他（状況説明）
28	42	第5章 5.1 基本方針	「地域の交通は地域で守る」に賛成である。私は現在バス利用が少ないが、これからは増えると思う。くるるカードも利用しており、その還元も受けていて、ありがたい。行政として1人当たり年間200～300円位を目安にして、お金を集めて、バス運行が廃止にならないように努めてほしいと思う。	✓これからの公共交通を維持・確保していくためには、「地域の交通は地域で守る」という意識を持っていただくことが重要です。 ✓運行の継続が困難な路線では、公共交通を利用していない人も、間接的に経費負担等で参加するようなシステムも必要と考えています。	5	その他（状況説明）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
29	43	第5章 5.1 基本方針	素案の中で「ぶどうの房のような」という説明があるが、現在でも利用者が不便に感じているのは、「ぶどうの粒と粒」とを結ぶ交通手段がなく、目的地までの時間がかかるなどしていることではないのか。	✓ご意見は、交通交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるに当たり、必要な視点と考えております。	5	その他
30	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	推進施策として様々な利用促進策が提示されているが、バス路線網については市民の約3分の1が知らない中では、「もう2回乗車運動」のような利用促進策が利用増加につながると思えない。	✓バス路線網の周知については、「基本方針1 推進施策3 利用促進」の中で掲げる情報提供の工夫と「基本方針3 推進施策1 利用環境の整備」の中で、バスロケーションシステムの導入等を掲げており、分かりやすく利用しやすい環境整備を図ってまいります。 ✓事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、更に2回程度乗車してもらおうと収支改善につながります。	5	その他（状況説明）
31	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	もう2回乗車運動とは、どのような施策か。一度切符を買うと〇回と指定された回数に乗れるということか。	✓「もう2回バス乗車運動」は、「公共交通に乗って残そう」というが「具体的にどのくらい乗ればいいのか」を市民にわかりやすく伝え、市民のバス利用の動機付けを行う利用促進施策です。 ✓事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、更に2回程度乗車してもらおうと収支改善につながります。	5	その他（質問への回答）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
32	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	「もう2回バス乗車運動」で利用客が増えるのか具体的に示したほうが良いと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ✓「もう2回バス乗車運動」は、「公共交通に乗って残そう」というが「具体的にどのくらい乗ればいいのか」を市民にわかりやすく伝え、市民のバス利用の動機付けを行う利用促進施策です。 ✓事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、更に2回程度乗車してもらおうと収支改善につながります。 ✓具体的な手法は、実施計画を策定していく中で考えていきます。 	5	その他（状況説明）
33	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	バスは、もう2回乗ってもらえないから赤字なのであって、「もう2回バス乗車運動」をして乗ってもらえるかが問題である。「公共交通のカバー圏域が人口の約85%」とあるが、観光客数の多い地区や高齢化の進む地域に着目すべきである。	<ul style="list-style-type: none"> ✓「もう2回バス乗車運動」は、「公共交通に乗って残そう」というが「具体的にどのくらい乗ればいいのか」を市民にわかりやすく伝え、市民のバス利用の動機付けとなる利用促進施策です。 ✓事業者路線の赤字額を生産人口と平均運賃で除すと、更に2回程度乗車してもらおうと収支改善につながります。 ✓観光客の利便性や回遊性、高齢化等を踏まえた誰もが安全・安心に移動できる路線網再編が必要と考えております。 	5	その他（状況説明）
34	49	第5章 5.2 施策の推進 基本方針1 推進施策3 利用促進	公共交通の利用者を増やす方策について論じているが、なぜ自家用車の利用者が公共交通でなくそちらを選ぶのか、その代替策はどうしたらよいかという視点がどこかに盛り込まれているか。	<ul style="list-style-type: none"> ✓バス等の公共交通を選択してもらうため、「基本方針1 推進施策3 利用促進」として、モビリティマネジメントの推進を掲げております。 	5	その他（質問への回答）
35	56	第5章 5.2 施策の推進 基本方針2 推進施策1 公共交通ネットワークの形成	ゾーンバスシステムによる路線の簡略化は、高齢者も利用しやすいため良いと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ✓ゾーンバスシステムは路線網再編で、運行の効率化が期待できる方法の一つです。 	5	その他（状況説明）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
36	57	第5章 5.2 施策の推進 基本方針2 推進施策1 公共交通ネット ワークの形成	今更ゾーンバスシステムを模索する より、長野駅を通り抜けて目的地を結 ぶモデルの構築を検討したほうが先進 的であり、長野市の発展につながると 思う。	✓長大路線は経費が増大し、非効率と なる恐れがあります。ゾーンバスシス テムは路線網再編で、運行の効率化が 期待できる方法の一つです。	5	その他（状況説 明）
37	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	KURURUカードについて、利用方法の 案内を強化すべきである。高齢の利用 者が、カードの利用方法が分からず、 結局、現金で支払うのを見たことがあ る。このようなことがあると、運行時 間の遅延・利用者の不満につながるの で、対策が必要なのでは。	✓バス共通ICカード「KURURU」の利用 方法については、カード購入の際に窓 口で説明しているところですが、高齢 者に対しては、より丁寧な説明を心掛 け、十分ご理解いただけますよう、徹 底してまいります。	5	その他（状況説 明）
38	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	バスロケーションシステムでは、バス に遅れが発生した時、その先の乗り 継ぎ案内まで情報提供すべきだと思 う。	✓バスロケーションシステムの一般的 な機能として、便ごとの運行情報や時 刻表を元にした定時の乗り継ぎ案内は 提供できます。しかし、運行情報をリ アルタイムに反映した乗り継ぎ案内の 実装はシステム導入時の検討になりま す。	5	その他（状況説 明）
39	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	バスは時刻表がバス停に行くしか見 る機会がなく、利用しにくい。また、 電車と違って到着時間も不定期なので 約束の時間があるときには使いにく い。	✓バスの時刻表は、バス事業者のホー ムページだけでなくポケット時刻表の 作成など、情報提供に努めます。 ✓バスは、道路を走行するため、専用 空間を走行する鉄道に比べ、定時性は 劣りますが、「基本方針2 推進施策 2 ネットワークを利用しやすくする ための利便性向上」に記載したよう に、バス専用レーン、優先レーンの整 備、公共車両優先システム導入による 定時性の確保が必要と考えておりま す。 ✓バスロケーションシステムの導入な ど、運行情報の提供も必要と考えてお ります。	5	その他（状況説 明）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
40	62	第5章 5.2 施策の推進 基本方針3 推進施策1 利用環境の整備	普段の利用者を見れば仕方がないことだが、天気が悪い日の朝の通勤時間は満員のことが多く、バスに乗れないことがあるので常にバスを利用するのは難しい。	<ul style="list-style-type: none"> ✓利用者の多い路線は通勤時間帯での運行頻度を高めるなどのダイヤとしています。 ✓バスロケーションシステムの導入など、運行情報の提供が必要と考えております。 	5	その他（状況説明）
41	64	第5章 5.3 公共交通ネットワークの将来像	公共交通ネットワークの将来像は、いいと思う。	<ul style="list-style-type: none"> ✓地域特性に応じた公共交通ネットワークを構築していきます。 	5	その他（状況説明）
42	65	第6章 6.1 各主体の担うべき役割	「市民の役割」に「過度な自動車依存からの脱却に努める」とあるが、世代を問わずバスを利用するような工夫についてどう考えているか。	<ul style="list-style-type: none"> ✓バス等の公共交通を選択してもらうため、「基本方針1 推進施策3 利用促進」として、モビリティマネジメントの推進を掲げており、公共交通の利用を促進するような動機付けが必要と考えております。 	5	その他（質問への回答）
43	65	第6章 6.1 各主体の担うべき役割	「市民が担う役割」だが、市民がその役割を理解する、又はその自覚を持つことに対する意識は低いと思う。市民の意識を高くするため、どう取り組むのか。	<ul style="list-style-type: none"> ✓特定のバス路線や市営バス、乗合タクシーなどの実態を地域住民と情報共有し、利用促進等について共に考え、啓発活動をする等、意識の変革を促してまいります。 	5	その他（質問への回答）
44	66	第6章 6.2 実現に向けたスケジュール	10年計画でバスを増やすということだが、利用者は増えると思うか。増えなかった場合はどうするのか。	<ul style="list-style-type: none"> ✓バスを増やすということではなく、公共交通の利用促進のため、ネットワーク構築や、利用環境の整備を、スケジュールにより計画的に進めてまいります。 	5	その他（質問への回答）

整理 番号	素案の該当箇所		意見・提案等の概要	市の考え方	計画案への対応状況	
	頁	項目			対応 区分	対応方針
45			バスに乗る人が少なくて運賃を値上げすると、更に乗らなくなり、また値上げという繰返しになってしまう。	✓運賃は事業者ごとに採算性を考慮し、設定しています。	5	その他（状況説明）
46			私は自転車と公共交通機関を使って生活している。小島田町から真島保健センターへ行きたいのだが、公共交通手段がないため、不便、残念感をもって暮らしている。何か方法があればありがたいと思う。①毎月第一、第三水曜日の親子ひろばのボランティアに行きたいが、行けなくて残念、不便。②健康体操に行きたいが、行けないので残念	✓バス路線網の再編の中で、新たな交通空白地域や潜在的な移動需要を把握し、公共交通ネットワークを再構築します。	5	その他（状況説明）
47			昨年、須坂市長より屋島須坂線の廃止案があるとニュースになった。しかし、桜ヶ丘、三陽、犀陵各中学校区から須坂方面の高校へ進学する生徒は、朝陽駅又は附属中学駅まで自転車で行き、電車で通っている。雨天の際、冬期は車での送迎となっている。現在、路線バスはあるのに須坂到着時刻は学校の始業後である。これでは利用することができない。ぜひ、上記路線バスの存続と時刻表の改定を希望する。自転車しか交通手段を持たない高校生に優しい街であってほしいと思う。	✓地域公共交通軸にあたる屋島須坂線は、通勤・通学など日常的な移動や、高齢者・障害者の通院・社会参加などの市民生活を支えています。今後、より利用しやすい公共交通に変えていくことが重要だと考えます。	5	その他（状況説明）
48			長野市公共交通活性化・再生協議会の構成について、障害者の利便性・安全性等を考慮するため、障害当事者や支援者を委員に参加させてほしいと思う。（障害者権利条約、障害者基本法では、施策立案段階での当事者参加を重視している。）	✓長野市公共交通活性化・再生協議会への委員参加につきましては、別途検討させていただきます。	5	その他（状況説明）