

長野市地域公共交通網形成計画(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

本市が目指すまちづくりや公共交通の将来像を踏まえ、今後形成すべき公共交通網を明らかにし、公共交通を維持し、充実する取組み等を示す「長野市地域公共交通網形成計画」を策定するに当たって、計画(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)しましたので、その結果をお知らせするものです。

2 募集期間

平成29年4月14日(金)から平成29年5月12日(金)まで(29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(案)を公表し、書面又は電子メール等でご意見等の募集を実施しました。

4 募集結果

(1) 意見・提案等の提出者数

24人(提出方法:持参1人、郵送1人、ファックス1人、電子メール21人)

(2) 意見・提案等の件数

106件

5 意見・提案等に対する市の考え方

対応区分	対応方針	件数
1	計画案を修正・追加する。	3
2	計画案に盛り込まれており、修正しない。	24
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
4	検討の結果、計画案に反映しない。	0
5	その他(質問への回答、状況説明)	53
合 計		106

長野市地域公共交通網形成計画（案） パブリックコメントにいただいたご意見・ご提案 一覧表

整理 番号			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	62	5-3 利用に関する目標	市民一人当たりのバス・鉄道などの公共交通機関を利用した回数が、128.5回/人とあるが、これは年回数なのか。抽象的すぎると思う。	指標項目の末尾に「（年度）」と記載します。 同ページの別の指標である「バス共通ICカード「KURURU（くるる）」利用件数についても同様に修正します。	1	計画案を修正・追加する。
2	67	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	長野市の公共交通の将来像を示した、公共交通のマスタープランとされる「 <u>長野市公共交通ビジョン</u> 」では、「 <u>運行方法見直し基準と運行実態による検証を行い、基準に満たない路線については、行政や関係機関が支援して、地域の住民や団体が主役となって交通手段を確保する運行の仕組みを構築し、転換していきます。</u> 」と記載されています。 <u>網形成計画（案）</u> には、67頁にモデル事業で運行方法の見直し事例が記載されているが、 <u>ビジョン</u> で述べられている見直し基準に関する具体的な基準は示されていない。80頁にPDCAサイクルで網計画の改善を図るとされているので、 <u>基準の記載、少なくとも基準設定の基本方針の記載は必要と考える。</u> 網計画は従来の「市が住民に与える」交通から脱却し、自ら「自分たちの足を守り育てる」方向に転換することが大きな柱となっています。 運行方法見直し基準は、基準に示されるであろう収支や利用状況等を住民自ら確認し、地域にとって必要な運行サービスの質や量を考え、実際に利用してもらう役割を果たす重要な指標となることが期待されることから、 <u>網形成計画における5年間のうちの取組として長野市独自の運行方法見直し基準を作成することを記載してはどうでしょうか。</u>	1 地域における公共交通網の確保・維持の項目に、(3)として、「 <u>運行方法見直し基準の作成</u> 」を設けます。	1	計画案を修正・追加する。
3	*	計画全般について	説明文中に、どの図についてか、どの表についてか、の説明が必要ではないか。 図表が小さく見づらい。説明のない表がある。内容は理解可能であるが、掲載するのであれば多少でも説明を入れる必要があるのではないか。	計画の基本的な構成として、まずは説明文を記載し、その根拠となる図表を掲載しています。 図表の項目のフォント等が小さく見づらいものを修正します。	1	計画案を修正・追加する。
4	6	2-2 長野市都市計画マスタープラン	無計画な郊外型開発を抑制して、 <u>公共交通網も含めた都市計画</u> を行ってほしい。	「長野市都市計画マスタープラン」及び「長野市立地適正化計画」と連携を図りながら進めてまいります。	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。

整理 番号			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
5	8	2-2 長野市都市計画マスタープラン	交通結節点としての駅、長野バスターミナルの活用が <u>必要だ</u> と思われます。例えば、図書館等を結節点に持つてくるなど	拠点の設定は、まちづくりと連携し、今後、拠点としてふさわしい都市機能及び集積が図られる可能性のある場所を拠点とします。	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。
6	23	3-1 地域概況と人口	将来推計による人口分布の変化を表すグラフで、将来的に人口増加が見込まれる地域があるのはなぜでしょうか。また、このような人口変化が公共交通網に及ぼす影響について、どのような要因が考えられるのでしょうか。	他地域からの転入が転出を上回る地域が存在するためです。	5	その他（質問への回答、状況説明）
7	26	3-2 公共交通の運行状況	市内ほぼ全域において、通勤、通学、通院、買い物が可能になっていることを知らなかった。調べてみると、 <u>思っていたよりもバスが広範囲にわたって通っていることが分かり驚いた。</u>	通勤、通学が不可能な地域が存在しており、実態やニーズを把握する必要があると考えています。また、通院や買い物利用においても、利用者の皆様の声を聞きながら、利便性の向上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。
8	30	3-3 公共交通の利用者数と収支	<u>長野電鉄長野線の利用者数が直近2年は増加していることに驚いた。</u> どういった背景があり増加しているのか知りたい。	沿線都市との連携による利用促進策の効果や、平成27年度に開催された善光寺御開帳やインバウンドの影響があるものと考えています。	5	その他（質問への回答、状況説明）
9	30	3-3 公共交通の利用者数と収支	KURURUの導入によりここ数年はバス利用者が若干増加しているとはいえ、 <u>その前の数年でバス利用者が大幅に減少している。</u> その原因は何なのだろうか。	バスの利用者数は、昭和53年を基準とした場合、30年間で約1/3にまで減少してきました。各年齢層ともに年々自動車利用が増加していることが原因と考えられます。バス共通ICカード「KURURU（くるる）」の導入がその歯止めのひとつになっているものと考えています。	5	その他（質問への回答、状況説明）
10	30	3-3 公共交通の利用者数と収支	ICカードKURURU（くるる）を持っている割合が多い60代が最も利用機会が少ないのに利用者数の推移が増加したといえるのか	60代については、退職により通勤利用がなくなるなどの理由で、ICカードKURURUの利用が少ないものと推測されます。P30では、図表28により、路線バスの利用者数が徐々に回復傾向にあることを記載したものです。	5	その他（質問への回答、状況説明）
11	30	3-3 公共交通の利用者数と収支	30ページの鉄道の乗車人員の推移についてあるがH27の考察にある「北しなの線開業に伴うJR各線の乗車人員の減少」についてはしなの鉄道線の乗車人員について比較していないため明らかでないが、 <u>JR各線利用者が北しなの線利用者としてカウントされているのではないか。</u> 比較が明確ではないものも多く、説明力に欠ける部分がある。	JRと北しなの線の乗車人員のダブルカウントはしていません。 平成27年度は、善光寺御開帳、北陸新幹線（長野経由）及び北しなの線の開業があり、鉄道の利用者が増加したものと推測しています。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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	32	財政負担について	<p>(P31, 49, 60)バス運行にかかる経費は、H27が2.6億円でH19年度比2.3倍と記され、負担は増加し続け収支は更に悪化すると見込まれているとも記されているが、本計画案では改善の意気込みが感じられない。やむを得ないと諦めているのか？</p> <p>「公共交通が成り立たない地域では、行政が一定の負担をすることで継続できるものとします」。基本的にはやむを得ないと思いますが、赤字補填運行の脱却と、増え続ける財政負担の軽減を意識した計画が望まれます。</p>	<p>民間事業者による公共交通の運行が成り立たない中山間地域等については、行政が役割を果たしていく必要があることから、一定の負担はやむを得ないものと考えています。利用実態に対応した無駄のない効率的な運行と、適正な運賃設定により、財政負担の軽減を図りつつ事業を実施していくことが望ましいことから、ご意見の趣旨を留意しながら、事業を実施してまいります。ご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>	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	33	3-4 バス利用者の利用状況 (ICカードデータ分析)	<p>ICカードの利用状況について、男性が35.1%、女性が64.9%でした。この男女の差は何が原因なのか。また、65~69歳の利用回数は大きく落ち込んでいます。しかし、70歳以上になると利用回数は急増しています。このような急変の要因は何がありますか。</p>	<p>10代の利用者の中心は高校生ですが、男子高校生は自転車による通学の割合が多いため、ICカードKURURUの利用割合が女性に比べ低いものと受け止めています。また、70歳以上の高齢者については、男性に比べて自動車免許取得率が低い（「運転免許統計（平成28年度）」警察庁によると、70歳以上の第一種免許保持者では、男性が6,090,287人に対して、女性が3,064,591人）ことが理由として考えられます。</p> <p>70歳以上の利用者増は、おでかけパスポートによる利用が可能になることによるものと推測しています。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）
14	33	3-4 バス利用者の利用状況 (ICカードデータ分析)	<p>ICカードの利用者数について、なぜ男女でこんなに差が出ているのだろうか。</p>	<p>13番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）
15	45	3-6 バスサービスに対する市民の意識	<p>バス交通を利用しない多くの理由は、「自動車の方が便利」と回答している。これらの人を、バス利用へと転換させるのは非常に難しいと思う。このことから、もっと高齢者や学生が利用しやすい、そして観光客が利用しやすいバスへとしていくべきだと思う。</p>	<p>利用者の移動実態を把握し、利用者の移動目的に対応したサービスを提供していくほか、利用者にも乗って残す意識の醸成を図ってもらえるよう取り組んでまいります。</p>	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
16	46	3-6 バスサービスに対する市民の意識	<p>若い人の多くが、バスの路線図が理解できなかった。初めて路線図見る人のために、もっとわかりやすい路線図にしたり、路線図の見方を説明したりするといろいろな人がバスを利用しやすいと感じました。</p>	<p>平成28年度事業としてバスマップを作成しました。今後、利用者の声を反映して改善を図っていきます。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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	46	3-6 バスサービスに対する市民の意識	課題にもあったが、私もバスの運行本数、運賃の高さ、待合環境について不便さを感じる。	第6章に掲げる事業において改善を図ってまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
18	46	3-6 バスサービスに対する市民の意識	運行本数、乗り継ぎ環境の向上は重要だと感じる。都合の良い時間に電車やバスがなければやはり車に頼りたくなってしまうと思う。	第6章に掲げる事業において改善を図ってまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
19	47	3-6 バスサービスに対する市民の意識	バスサービスの満足度において、「到着時間がわかりにくい」という項目が「非常にそう思う」と答えた人が多く驚いた。もっとわかりやすい時刻表にすべきだと思う。	若い人からも、路線図や時刻表がわかりにくいという意見がありました。県が構築したスマートフォンアプリ「信州ナビ」では路線等の検索が可能です。ぜひご利用ください。また、到着時間については、バスロケーションシステムの導入により改善されるものと考えており、本市においても検討を進めているところです。	5	その他（質問への回答、状況説明）
20	47	3-6 バスサービスに対する市民の意識	私は日ごろバスを使わないのですが（近場にバス停がないため）、たまにバスの中を見るととても混雑しているときがあります。混雑したバスには乗りたくないというのが大多数の意見だと思うので、 <u>乗車率が高くなりすぎないようなバスの運行システムを作り上げれば良い</u> と思います。	朝夕の通勤・通学時間は、バスがもっとも混む時間帯であり、バス会社では所有する路線バスを最大限に活用して運行しています。混雑する場合がございますが、乗り残しは無いようにいたします。ご理解いただき今後ともバスをご利用いただきますようお願いいたします。	5	その他（質問への回答、状況説明）
21	53	4-2 地域公共交通の整備・維持の方針	<u>事業者ごとにバラバラな基幹バスの運行経路を整理統一し、市内外の利用者にも分りやすくする。例えば全ての基幹路線を長野バスターミナル発着、長野経由にする。</u>	需要量に応じて、基幹公共交通軸、地域公共交通軸、中山間地域公共交通網など役割を分けています。その役割によって発着点となる交通拠点も異なります。利用者によりわかりやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網となるように事業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。
22	61	5-1 地域公共交通網の整備に関する目標	目標達成に向けて実施する事業及び実施主体について、どれも実施していただきたい事業だが、多くの事業について実施主体と概要が明記されているのみで、 <u>実施の具体性（いつ、どこで、誰が実施するのか）や目標等が不明確、曖昧となっている気がします。それらが明確になっていないと評価もできません。</u>	計画の実現に向けた具体的なスケジュールは、本計画の策定後に速やかに作成する予定です。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
23	61	5-1 地域公共交通網の整備に関する目標	本計画は、長野市公共交通ビジョンをより具体化させる位置づけであると理解しているが、計画や目標値等々が全市的なものとなっており、具体性を感じない。各市バス、民間バスの各路線等々で取り組みの現状（住民自治協議会等で利用促進を取り組んでいる地区もあると思います）やその効果・評価をまとめた上で、今後どのように対応していくかの方向性を示す必要があるのではないのでしょうか。地区や路線ごとに特性や住民の意向、それまでの背景等々が異なる中、各地区や路線ごとに踏み込んだ現状整理や対策の検討が急務だと考えています。	本計画は、ビジョンで示された長野市の公共交通の将来像のうち、網形成の基本方針およびその実現のための目標、事業、実施主体を明確にすることを目的とした計画です。ネットワークを構成する各公共交通軸の機能を発揮するための各事業の具体的なスケジュールについて、本計画の策定後に速やかに作成する予定ですので、その中で各地区ごとに現状整理や対策等についてまとめていきます。ご意見については、今後の事業実施のため、参考に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。
24	62	5-2 利便性向上に関する目標	観光客を増やしていきたい中で、ICカードKURURU（くるる）は効力を十分に発揮できるのか？	市外からお越しになる観光客に対しては、利便性において不利な面があるため、「第6章-2 利用環境の整備 (5) ①利用範囲の拡大」に記載しているとおり、ほかのカードとの相互利用の可能性について検討を進めます。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
25	62	5-2 利便性向上に関する目標	最も難しい課題と考えられるバスサービスの満足度の向上ですが、どのような人が現状で満足していて、どのような人が不満をもっているのかを確認する必要があります。バス時刻に関する不満が高い傾向ですが、高齢者がそのような不満を感じているのであれば、インターネットサイトの構築はあまり意味のないものになってしまうかもしれませんので、現状分析をして、ターゲットや目標を明確化した上での事業計画を望みます。	目標値は第5章に記載したとおりですが、ご意見のとおり、事業実施にあたっては、現状をより詳細に分析をして、ターゲットを明確化して事業を進めるよう留意します。ご意見については参考に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。
26	62	5-2 利便性向上に関する目標	ICカードKURURU（くるる）利用件数の目標値があまり高くないのはなぜか？	直近の伸び率(1.7%)を参考に、実現性を考慮し、毎年度2%の増加を見込むものです。	5	その他（質問への回答、状況説明）
27	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	中山間地域の公共交通については、地域住民との意見交換をして、問題点・改善点を出し合い、利用促進を図っていかねばならないと思います。	ご意見のとおりだと考えています。公共交通の利用促進のためには、地域自らが自分たちの問題として受け止め、実際に利用していただくことが必要です。今後とも、地域の皆様との意見交換等を密に行い、中山間地域の公共交通の確保・維持に取り組んでまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号			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
28	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	将来、高齢者が増加し、それにつれて交通弱者が増えていく中で、公共交通網を維持していくためには、現在のバスや電車、タクシーのみではなく、 <u>新たな交通網を生み出していく必要がある。</u> とある小さな農村では、 <u>住民内でコミュニティを形成し、物々交換の要領で送迎代行や家事手伝いなど、互いに助け合いながら生活しているという。</u> 長野の中山間地域にもそれに似たシステムを導入することで、不足部分を補填した新たな交通網として機能できる可能性がある。	全国の公共交通空白地では、地域住民が主体となって有償運送を行っている事例があります。また、本市においても、助け合いの延長として、高齢者の送り迎えをしている実態があることを伺っています。 今後、地域が主体となった公共交通の検討が必要になってくるものと考えており、交通事業者との調整を図りつつ、地域主体の移動手段の確保について検討してまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
29	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	中山間地域以外でもバスの適正な運行ルートや運賃や時間帯の見直しが必要ではないでしょうか。	平坦部では、民間事業者の自主路線や、市が運行するコミュニティバスなどが運行していますが、いずれの路線も必要に応じて運行ルートやダイヤの見直し等を行っており、今後も利用者の皆様のご意見を伺いながらさらに利便性が向上できるよう取り組んでまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
30	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	人口が少なく人口密度が低い場所へバス路線を開設し、利便性を確保しつつ運行事業を成立させることは難しいが、ここでは都市部から離れるほど観光地という信州の特性を最大限に生かした策を立てるべきと思う。松本市安曇地区は上高地等へのバス路線があるためバスが20～30分毎に運行されている。長野市でも菅平や聖山の観光振興とタイアップすることで、関係する路線が増便、黒字化が出来るかもしれない。 <u>観光地を再開発し、移動手段として公共交通機関を使うことで、バスの利便性が格段に向上する</u> でしょう。	松代や戸隠を始めとした市内の観光地への移動手段として公共交通を確保することは、非常に重要なことと考えています。 観光客向けの二次交通については、観光客の移動実態および公共交通の利用意向を踏まえつつ、効果の高い企画乗車券を販売するなど、利便性や回遊性の向上に取り組むこととします。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
31	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<u>各事業者や路線ごとにバラバラなバス停の位置を統一し、乗り継ぎしやすくしてほしい。</u>	利用者の移動実態に対応したバス路線の見直しやダイヤの調整等により、交通結節点の乗継ぎの利便性を高めてまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
32	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<u>観光客等の来訪者の回遊性向上に関して、長野駅から松代周辺観光への公共交通機関での移動を確保すること</u> はいいことだと思うが、長野駅よりも篠ノ井駅の方が松代に近いので篠ノ井駅からのアクセス手段をもっと確立してほしい。	移動実態に基づいた交通拠点の設定と拠点間の連結によりまちづくりと連携した長野市の公共交通網を計画しました。そこでハブ駅として位置づけられたJR長野駅の機能と拠点間の移動実態を鑑み、長野～松代間のバスの移動を確保します。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
33	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	バスの改善策はあるのにタクシーの対策がない	ご意見の趣旨については、「第6章-1 地域における公共交通網の確保・維持 (1) ⑤タクシーとの連携」に記載しています。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号			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
34	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<p>人が集まる地点が複数ある都市構造であるため、人口密度が低く、公共交通機関を利用する絶対的人数が少ない。そのうえ、通勤に車を使う人が多いので誰にでも公共交通が利用できる環境を整備してもあまり効果が見込めないのではないか。</p> <p><u>高齢者の利用や学校への通学や会社への通勤により特化した公共交通機関を作るべきであると考えます。</u></p> <p>なので、現在より学生の通学時間帯や昼間多くの方が利用する時間帯に、より本数を増やし、あまり利用者が多くない時間帯は極端に本数を減らすことにより将来も維持できる公共交通機関になると考えます。</p> <p>これにより交通空白ができてしまう時間帯があるため、待合環境の充実に力を入れる必要もあると考えます。</p>	<p>公共交通の利用者が少ない路線における主な利用目的は、高齢者の通院や買い物、若年者の通学となっており、すでにこれらターゲットとその目的を見据えた公共交通網を目指した計画となっています。</p> <p>ターゲットの利用意向は考慮しつつも、人口減少、少子・高齢化が進展する中、コンパクト&ネットワークのまちづくりを進め、過度に自家用車に依存する仕組みを変えていく必要があります。高齢者、学生はもとより、これまで自家用車を利用されている方々についても、公共交通を利用していただけるよう取り組んでまいります。</p>	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。
35	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<p>基幹バスや鉄道はなるべくフリークエント運行にして鉄道やほかの系統のバスへの乗り継ぎをしやすいダイヤにしてほしい。せっかく「くるる」の乗り継ぎ割引きがあってもバスが来なければ意味がない。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「第6章-1地域における公共交通網の確保・維持 (1) ③交通結節の強化によるネットワーク化」に記載しています。計画の実現に向けた取組を進めるに当たり、参考にさせていただきます。</p>	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	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<p>今後、<u>コンパクトなまちづくりを形成していく</u>のであれば、中山間地域のバスの利用方法を考えていくのではなく、<u>中山間地域の人々を平坦部への移動を促進していく</u>ほうが良いと考える。市域の広い長野市では、中山間地域における公共交通を持続させるより、利用数の多い中心市街地の公共交通をより発展させた方が長い目で見たときに良いと私は考える。</p>	<p>「都市計画マスタープラン」、「長野市立地適正化計画」と連携し、中山間地域の皆様の意向や実情に配慮しながら、コンパクト&ネットワークのまちづくりを進めてまいります。</p>	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	66	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<p>屋代高校前～三才間の通学で、実際電車に乗っている時間は30分未満なのですが、しなの鉄道線（屋代高校前～篠ノ井）、信越本線（篠ノ井～長野）、北しなの線（長野～三才）の三種類の路線をまたいで利用しなければならない。三種類の路線をまたぐため乗車時間は短いのに関わらず、電車賃が高く、乗り換えが上手くいかないと、三才～屋代高校前間で1時間近くかかることがある。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「第6章-1地域における公共交通網の確保・維持 (1) ③交通結節の強化によるネットワーク化」に記載しています。計画の実現に向けた取組を進めるに当たり、参考にさせていただきます。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
38	67	6-1 地域における公共交通網の確保・維持	<p>中山間地域の公共交通の検討について、<u>地域が主体となった公共交通の見直しのガイドラインの縛りの解除を希望</u>します。</p> <p>地域住民が主体となって、利便性の向上や運行効率化を中心に多様なサービスの導入を図り、住民が求める最善のシステムを自由な発想の下に検討をさせることを希望します。</p> <p>中山間地という地域事情を知る住民が主役となって、アイデアを出し合ってモデル事業や支援施策を、行政と共に考え築き上げることが重要です。住民が担い手となって持続可能な取り組みが期待できます。</p> <p>その成果が若干業者に関係したとしても、需要規模の小さい地方路線は、業者の圧迫にはならないでしょうし、場合によっては行政側から説得する気概が欲しい。</p> <p>公共交通の政策は、隘路の打破無くして前進は困難と思います。</p>	<p>中山間地域と広域拠点(長野)までを結ぶ地域間幹線のバス路線は、中山間地域の複数の地区を跨ぎ市街地まで結ぶ公共交通です。その移動手段の維持のためにも絶対に守らなければならない重要な路線と考えられます。</p> <p>地域間幹線は主には民間のバス路線が担っている部分であるため、限られた利用者を取り合うような競合は避ける必要があります。</p> <p>以上の考えを基本にガイドラインを定めています。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）
39	68	6-2 利用環境の整備	<p><u>バス停にベンチがない</u>という意見については、すぐに対応できることなので、簡単なものでも<u>設置したほうが良い</u>と思います。</p>	<p>運行事業者や地元の皆様と協議し、利用しやすいバス停の整備に努めてまいります。</p>	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	68	6-2 利用環境の整備	<p>公共交通の利用者数を増やすということに対して、現在出かけたと思う魅力的な場所が少ないように感じるが、<u>利便性を向上させることによって利用促進につながる。</u></p>	<p>まちづくりと連携し、都市機能が集積された拠点へのアクセス性の向上を図って参ります。多岐にわたる利用環境の整備を通じて利便性の向上につなげてまいります。</p>	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	68	6-2 利用環境の整備	<p>バス停の整備を行うというものがあつたが、<u>電車についても待合環境が向上する</u>といいと感じる。特に冬の寒さに対する対策がほしい。ストーブの設置など</p>	<p>事業者にご意見を伝えるとともに、市としても利用環境の向上に取り組みます。</p>	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。
42	68	6-2 利用環境の整備	<p>高齢者の利用が多いと感じるため、計画案にもあつたが<u>ノンステップバスの導入率が向上する</u>といいと感じる。</p>	<p>鉄道駅のバリアフリー化とともに、ノンステップバスの導入を推進してまいります。</p>	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。
43	68	6-2 利用環境の整備	<p>バス停や駅は、高齢者の方も多く利用すると思えます。<u>ベンチの設置や冷暖房設備、見やすい時刻表等の設置を行えば、より気軽に利用できる</u>ようになると思えます。</p>	<p>事業者にご意見を伝えるとともに、市としても利用環境の向上に取り組みます。</p>	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。

整理 番号			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
44	68	6-2 利用環境 の整備	駅のバリアフリー化は早急に進めるべきだと思う。以前三才駅を利用しようと思った際に、長野方面に行きたい車いすの方が架道橋を渡れず手を貸そうとしたが拒まれ、結局車いすの方は一回豊野駅まで行きエレベーターを利用して長野方面へと向かっていった。とても不便そうだった。	現在、鉄道駅については、川中島駅及び北長野駅のバリアフリー化を進めています。ご指摘の三才駅は、駅のホームがカーブしていることや、JR線と北しなの線の電車で乗降口の高さが違うなどの課題があります。今後、鉄道事業者とともに、バリアフリー化の検討を進めてまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
45	69	6-2 利用環境 の整備	モータリゼーションの増加は今後避けられないので、駅まで車で来てそこから交通機関に乗り換える、 <u>パークアンドライド</u> を促進させるべきだと思う。そのために駐車場をもっと整備、また無料駐車場や条件つきで無料にする等の工夫は必要だと思う。	鉄道駅を利用してのパーク&ライドについては、周辺での駐車場の確保が課題となっています。駐車場、駐輪場は公有地を利用するほか、民間施設と連携した整備も合わせて検討します。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
46	69	6-2 利用環境 の整備	パーク&ライドは、自動車が生活必需品となっている地域では効果が薄い気がします。しかし、 <u>サイクル&ライド</u> は、学生の立場からすれば、通学途中に急に雨が降ってきてもバス等に乗り換えることが可能になり、 <u>利用促進につながるのだ</u> と思います。ただそのためには、今より運行本数を増やさなくてはならないと思います。	サイクル&ライドは、公共交通の利用促進に加え、環境にやさしい自転車利用を促進する面も期待できます。駐車場、駐輪場は公有地を利用するほか、民間施設と連携した整備も合わせて検討します。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
47	70	6-2 利用環境 の整備	街路の形成についてですが、 <u>全ての道路において自転車道の整備は必要不可欠だ</u> と思います。特に市街地では、自転車が歩道上を走行していることが多く、歩行者が危険な状態にあります。バスの停留所付近も多く走行しているため、バス停で待機している人々にも危険が迫っている状態です。	移動手段としての自転車の長所が見直されてきています。一方で、ご指摘のような危険な場面が増える懸念がありますので、自転車が車両であることや、左側通行のルールなどを改めて周知するとともに、自転車道の整備に取り組んでまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
48	70	6-2 利用環境 の整備	専用レーンとともに <u>バス専用（優先）信号を整備</u> したほうがよいと思います。	利用環境の整備により、信号制御における公共車両優先システム（PTPS）の導入に向けた研究を進めます。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
49	70	6-2 利用環境 の整備	時間帯を決めて、平日の昼など公共交通の利用者が少ない時間は <u>電車、バスの車内に自転車を持ち込めるように</u> することで目的地までのアクセスが容易になると考えられる。	電車の車内へは、自転車を解体又は折りたたみ専用の袋に収納することで車内に持ち込むことができますが、バス車内には持ち込めないため、「第6章-2利用環境の整備（2）③サイクルラックの導入検討」に記載しているとおり、検討を進めます。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
50	70	6-2 利用環境 の整備	バスに乗車可能な乗客数と <u>サイクルラックに載る自転車数のバランスが一致しない</u> 。タクシーでサイクルラックを搭載したが、利用が伸びなかった。 <u>よく検討した上で進めるべき</u> 。	観光路線への導入のほか、生活路線での利用等、一定程度の需要はあると見込まれますが、ご意見を参考に、導入については今後も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。

整理 番号			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
51	71	6-2 利用環境 の整備	全体の利用率を上げるためには、観光客向けにバスや電車を使った具体的な観光コースの提示などがあればいいと思います。	本市の主要観光地である善光寺、戸隠、松代を巡る企画バス乗車券を事業者が販売しております。観光に関しては、インバウンドの需要が高まってきていることから、本市の観光情報センター等でさらにPRしてまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
52	71	6-2 利用環境 の整備	値段が高いために、車などの別の手段で通学しようとする人もいます。朝、夕の交通渋滞を解消し、公共交通機関の利用を促進するためには <u>運賃がもっと安いと良い</u> と思う。	運賃における利便性の向上も課題のひとつです。運賃を安くするためには、多くの人に利用していただくことが必要になりますので、利用促進に向けて取り組んでまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
53	71	6-2 利用環境 の整備	バスは便利ですが、繰り返し乗るとなるとどうしても費用がかさんでしまうので、 <u>少しでも安く出来れば、初めてでも乗りやすく、ヘビーユーザーでも乗りやすくなるのではないかと</u> 思います。	運賃における利便性の向上も課題のひとつです。運賃を安くするためには、多くの人に利用していただくことが必要になりますので、利用促進に向けて取り組んでまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
54	71	6-2 利用環境 の整備	私は定期券を購入し通学していますが、学年が上がるごとに値段が上がり大学生の現在はかなり高いと感じます。年齢が上がるほど授業の数も少なくなり、学校へ行く日数も少なくなるはずなので難しいとは思いますが、 <u>学生の間は公共交通の料金が一定にするなどして頂くとうれしいです。</u>	ご意見については、鉄道事業者に伝えてまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
55	72	6-2 利用環境 の整備	KURURUは今後も普及していく必要がある。	計画47ページに掲載のバスサービスについての満足度において、支払いが面倒であるかという項目については、満足度が非常に高くなっていますが、これはバス共通ICカード「KURURU（くるる）」によるものと捉えています。今後も、「KURURU」を活用した移動利便性の向上に向けて取り組んでまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
56	72	6-2 利用環境 の整備	バスを普段使わないひとにはバスのICカードを使うメリットが少なく感じる。 <u>日常生活でも使える要素を取り入れたら所持する人は増えそう。</u> 例) コンビニや自動販売機などでの利用を可能にするなど	ICカードKURURU(くるる)への電子マネー機能等の付加について検討してまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号	意見・提案等の概要		市の考え方	計画案への対応状況		
				対応 区分	対応方針	
57	72	6-2 利用環境 の整備	<p>なぜSuicaやPASMOといった有名な電子マネーがある中、「KURURU」推進するのか。利用者を増やすためには「KURURU」を利用することのメリットなどを<u>もっと増やして知ってもらう必要がある</u>と思う。</p>	<p>Suicaは、JR東日本旅客鉄道株式会社が運用しているICカードですが、現在、長野市内の駅には導入されていません(新幹線Suica FREX定期券等を除く)。また、PASMOは首都圏を中心とした私鉄・公営交通機関のICカードですが、長野市内の公共交通機関では利用できません。</p> <p>こうした状況の中、本市のバス利用の利便性を高めるため、バス共通ICカード「KURURU(くるる)」を導入し、さらに70歳以上の高齢者の利便性向上と利用促進につなげるため「おでかけパスポート」機能を付加し現在に至っています。</p> <p>KURURUポイントの付与、乗継割引、おでかけパスポート等のサービスは、Suica等のカードでは対応が出来ないKURURU独自の機能ですので、バス事業者とも協力しながら、ICカードKURURUの特徴を生かして、利用促進のイベントや様々な広報を行い周知してまいりたいと考えています。</p>	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。
58	72	6-2 利用環境 の整備	<p>「KURURU」の知名度が低いと思う。</p>	<p>57番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。</p>	5	その他(質問への回答、状況説明)
59	72	6-2 利用環境 の整備	<p>ICカードの利用促進に関しては、利便性のアピールなどまだ使ったことのない人たちへの情報公開が重要であると考えます。</p>	<p>57番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。</p>	5	その他(質問への回答、状況説明)
60	72	6-2 利用環境 の整備	<p>バス利用促進のためにICカードの利用範囲を拡大していくにあたり、<u>鉄道駅にも適用させていく必要がある</u>と考えます。県内外から訪れる観光客の中には、<u>鉄道や新幹線からバス等の公共交通機関を利用して各拠点へ移動する人も多いこと</u>でしょう。そこで、バスの利用環境促進に合わせて鉄道駅の改善を行うことで一貫性が生まれ、利便性のさらなる向上が見込めるのではないかと感じました。</p>	<p>ご意見のとおり、ICカードの利用範囲が拡大していけば、鉄道やバスの利便性は格段に上がり、利用者数の増加が期待出来ます。</p> <p>ICカードKURURUの利用範囲の拡大、他のカードとの相互利用の可能性など、更なる利便性向上のため検討を進めてまいります。</p> <p>また鉄道や新幹線からバスへの乗り継ぎについては、スムーズな乗り継ぎに配慮したダイヤ、待合施設の整備、乗り継ぎ経路の短縮、段差解消などのバリアフリー化に取り組んでまいります。</p>	5	その他(質問への回答、状況説明)

整理 番号			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
61	72	6-2 利用環境 の整備	若年者がバスを利用しない理由として、時刻表や運賃形態がわかりにくいことが挙げられる。計画案のアンケート内でも記述されていた通り、 <u>ICカードの導入やシステムの見直しによって、バスの利便性を高めることで利用者増加につながる</u> と考えられる。	ICカードKURURUの利用範囲の拡大、他のカードとの相互利用の可能性の検討など、更なる利便性向上のほか、ICカードKURURUの特徴を生かして、利用促進のイベントや様々な広報を行い周知してまいりたいと考えています。	5	その他（質問への回答、状況説明）
62	72	6-2 利用環境 の整備	バス共通ICカード「KURURU（くるる）」の導入と書いてあるが、まずKURURUを知っている人はどれぐらいいると思っているのか。またバスを数回しか使わない場合は、KURURUを買ったところで損でしかない。そのため <u>Suicaのようにコンビニで使えるようにすること、また電車・タクシーで使えるようにすること。そのようなことができれば購入したいと思う</u> 。そもそもなぜSuicaを使えるようにしないでKURURUを使っているのかわからない。 <u>ある程度お金を払ってもSuicaを使えるようにしたほうが利用者も増える</u> と思う。	Suicaは、JR東日本旅客鉄道株式会社が運用しているICカードですが、現在、長野市内の駅には導入されていません（新幹線Suica FREX定期券等を除く）。 こうした状況の中、本市のバス利用の利便性を高めるため、バス共通ICカード「KURURU（くるる）」を導入し、さらに70歳以上の高齢者の利便性向上と利用促進につなげるため「おでかけパスポート」機能を付加し現在に至っています。 ICカードKURURUは、KURURUポイントの付与、乗継割引、おでかけパスポート等のサービスがあります。これはSuica等のカードでは対応が出来ないKURURU独自の機能ですので、バス事業者とも協力しながら、ICカードKURURUの特徴を生かした周知をしてまいりたいと考えています。 ICカードKURURUの利用範囲の拡大、他のカードとの相互利用の可能性、電子マネー機能など、更なる利便性向上のため検討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。
63	72	6-2 利用環境 の整備	Suicaが利用できないのも駅利用者にはかなり不便なように感じます。	62番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。	5	その他（質問への回答、状況説明）
64	72	6-2 利用環境 の整備	長野市内の路線バスでしか使用できないKURURUよりも、県外でも利用されていて普及率の高いSuicaなどのICカードの方がJR等の鉄道と併用が可能のため、利用者にとってのメリットは大きいと思います。また、利便性の向上は長期的な収益の増加にもつながるのではないのでしょうか。 Suicaなどの普及率の高いICカードを採用せずに、県内のみでしか適用できないICカード(KURURU)を押し進める理由を知りたいです。	62番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
65	72	6-2 利用環境 の整備	ICカード「KURURU」の導入によってバスの利便性が高くなったと思いますが、観光客やバスに乗る頻度が低い人にとってはカードを持つ意味があまりないと思います。そこで、Suicaなどの多くの人が使用しているICカードをバスにも使えるようにすれば、バスをもっと使いやすくなると思います。	62番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。	5	その他（質問への回答、状況説明）
66	73	6-2 利用環境 の整備	バスロケーションシステムはすぐに導入すべきだと思う。スマホが普及している中、交通情報はスマホで得ることが多いため。	スマートフォンの普及により、以前に比べてバスロケーションシステムの導入が容易になってきています。 本市としては、この機会にバスロケーションシステムの導入に向けて、検討を進めてまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
67	73	6-2 利用環境 の整備	公共交通が発展している中心市街地への自動車の流入制限は、大切だと思う。	公共交通の利用促進と合わせて、中心市街地の活性化の点でも、自動車の流入抑制について研究を進めてまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
68	73	6-2 利用環境 の整備	<u>電車の場合アプリケーションなどで、行きたい場所を入力すれば時間など表示してくれるものがあるので、バスにもそのようなアプリケーションなどがほしい。そのようなものがすでにあるのなら、周知できるようにしてほしい。</u>	県が構築したスマートフォンアプリ「信州ナビ」では路線等の検索が可能です。ぜひご利用ください。 また、停留所での待ち時間や行きたい停留所までの所要時間については、バスロケーションシステムの導入により改善されるものと考えており、本市においても検討を進めているところです。	5	その他（質問への回答、状況説明）
69	74	6-3 利用促進	車に頼りなくなってきたとき、乗り合いタクシーなどに関するサービスを知っていれば利用するかもしれない。しかしそういったサービスについての知識がない。タクシーの利用者数が減少している現状を改善するためにも、様々な移動手段の情報発信を行うとよいと思う。	移動目的に応じた移動手段が選択できるように、利用可能な移動手段を効果的に広報する方法を検討してまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
70	74	6-3 利用促進	最近になって長野駅から自宅の近くに通っているバスがあると知った。また長野市には意外とバスが通っていることを知った。このようにバスが目的地の近くに通っていることを知らない人が多数を占めていると思う。そのため <u>わからせるために何かをしないといけない</u> と思う。	平成28年度事業としてバスマップを作成しました。また、利用者も協働で、乗って残すための利用促進策として、市民に向けて周知を図ってまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号			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
71	74	6-3 利用促進	<p>(仮称)「もう2回バス乗車運動」は現実味はあるのでしょうか。便利で快適な車を利用している人がバスを利用することや、現在の通勤通学者がもう2回利用を増やすとも思えない。別の基本計画では観光インバウンドの流動人口の増加で補う策が示されているので、それに倣い観光インバウンドに活路を見出すべきと考えます。鎌倉市の江ノ島電鉄は年間1700万人の利用者のうち1200万人が観光客といわれている。観光客に利用してもらうことで乗車率を上げ、増発増便により利便性を確保するプランこそが現実的で実現可能な策だと思います。</p>	<p>このままの状態ではいずれは維持が困難な路線が出てしまうことが予想されるため、まずは市民に現状を知ってもらい、バスを利用する動機付けとしてもらうためにも、有効な利用促進策の一つと考えています。バスの現状と課題が見えやすいよう、利用状況に関する評価指標や見直し基準なども住民のみなさんに見えやすいかたちで提示できるように検討してまいります。</p> <p>観光による利用については運行維持のためにも必要なことから、市内周辺観光地への公共交通の確保を図っていきます。</p> <p>ターゲットに応じた適切な策を講じることで、総合的に公共交通網の維持・確保が図れるものと考えています。</p>	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
72	74	6-3 利用促進	<p>公共交通機関の活性化には、市民に利用への意識付けが不可欠であると思うので、利用促進についての講演会などの取り組みも行う必要があると考えます。</p>	<p>平成28年度事業として、一部の中山間地域で高等教育機関の協力を得て、地域公共交通の再編に向けたモデル事業を実施しました。講演会といった手段を含め、地域住民自らが、地域公共交通を考えるきっかけとなるよう今後も取り組んでまいります。</p>	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。
73	74	6-3 利用促進	<p>公共交通機関を利用する頻度が少ない原因としては、行動範囲がすべて自転車や自動車の使用によってまかなえてしまうからである。電車やバスを利用するのは、それではしか目的の場所に行けない、もしくは公共交通機関を利用した方が便利であると感じる場合のみである。たとえば、長野駅に行く場合、自動車で行くと駐車場所に困るため、電車で行くことが多い。また、県内でイベント等がある場合には、電車やバスを使用することがある。このようなことから、公共交通機関の利用率を高めるには、それらを利用するためのイベント等を開催し、目的を明確にすればよい。</p>	<p>利用促進策の一環としてのイベント等の開催とのご提案ですが、人口減少、少子・高齢化が進展する中、コンパクト&ネットワークのまちづくりを進め、過度に自家用車に依存する仕組みを変えていく必要があります。イベント開催による利用はもとより、日頃の日常生活においても、公共交通を利用していただけるよう取り組んでまいります。</p>	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。
74	74	6-3 利用促進	<p>今の長野市が抱える少子高齢化に伴った課題は深刻であると感じました。同時に、長野市民として、課題克服のために公共交通機関を以前より積極的に使っていくと感じました。私のように、この計画を知ることによって、公共交通機関の利用意識の変化は期待できると思います。</p>	<p>市民の皆様が公共交通の現状を知っていただくことが重要だと考えています。</p> <p>ご提案いただいたように、市民のみなさんに見えやすいかたちで、公共交通の現状を知っていただき、一人でも多くの方々に移動の足として公共交通の利用の定着に向けて取り組んでまいります。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
75	74	6-3 利用促進	ノーマイカー通勤の促進において具体的に行う予定の取り組みについて教えてください。	長野県が主体となって取り組んでいる「ノーマイカー通勤デー」と協調し、市内の企業や市役所職員に、公共交通による通勤を呼びかけることとしています。	5	その他（質問への回答、状況説明）
76	74	6-3 利用促進	公共交通網形成計画を見直して整備しても、そもそも地域の人たちがそれを知らないという意味が無いので、 <u>利用促進を重点的に行っていく必要がある。「長野市公共交通の日」を設定したことを市民に知らせ、それを定着させるためには、宣伝しなければならない。特に日常生活の中で目につきやすいのは、ネット内の広告欄や家庭への配布物等である。</u>	市民の皆様は公共交通の現状を知っていただくことが重要だと考えています。あらゆる機会を捉え、市民のみなさまに現状を認識していただくよう、さまざまな情報提供に取り組んでまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
77	74	6-3 利用促進	ICカードの導入やサイクル・アンド・ライドの取り組みなどを実施しているが、そのような取り組みが行われていることを、今回この計画を見て知った。つまり、このような取り組みをしても、それが市民に知れ渡らなければ意味がないと思います。市のホームページで公開するなどしていると思いますが、 <u>もっと効果的に情報を発信できる方法も考えてみてはどうか</u> と思います。例えば、有線放送でこのような取り組みをしていますということを流したり、各学校に知らせて学校内で周知をしてもらおうといったことをしてはどうか。	76番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
78	74	6-3 利用促進	<p>健全者は日常生活で自家用車を運転することで、公共交通の必要性を感じていないし不満も持っていない。又、加齢等で将来交通弱者になることの意識もない。</p> <p>このような市民に、「もう2回バス乗車」「ノーマイカー通勤・通学」「バスの乗り方教室」を呼び掛けても効果が疑問です。</p> <p>まず、長野市の公共交通の実態と課題、そして必要性を充分理解し問題意識を共有してもらうことが先決です。そして皆で公共交通を考え、支える合うムードを醸成することにまず注力すべきと思います。</p> <p>今の問題意識が共有されていない現状では、絵に描いた餅で「掛け声」で終わり、経費の無駄遣いに他なりません。現状ではナンセンスな事業。</p> <p><u>この費用を長野市の実態と課題について詳しく訴え、正しく理解してもらう広報に活用することを提案します。</u></p> <p>利用者数を増やす事は重要ですが、まず意識改革を先行して基本方針や目標に加える事を提案します。</p>	<p>(仮称)「もう2回バス乗車運動」はバス事業者の赤字額を生産人口と平均運賃で除し、一人がもう2回のバス利用することで収支が改善されると試算しました。これを市民にわかりやすく伝えるため、具体的な乗車回数を示し、市民のバス利用の機会をつくる運動です。</p> <p>バスの乗り方教室は若年者に早くから公共交通に馴染んでもらうとともに、家庭に帰りその経験を親に話すことで、親の世代も少しずつ公共交通について問題意識を持ってもらうことで、時間はかかりますが公共交通の大切さを浸透させる大切な取り組みです。もちろん、実施に当たっては、その必要性や意義を明確に示し、実施前後の意識の変化および、実施効果を把握する必要はあるため、調査分析方法も合わせて検討いたします。</p> <p>具体的に市民に行動してもらう内容を示しながら、公共交通の実態と課題等を伝えていくことで、意識改革いただけるものと考えています。</p>	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。
79	74	6-3 利用促進	<p>地域公共交通の利用促進のために、(仮称)「長野市公共交通の日」を設定するだけでは、その日だけの活動なのであまり意識の向上につながらないと感じました。</p>	78番のご意見への「市の考え方」をご覧ください。	5	その他(質問への回答、状況説明)
80	75	6-3 利用促進	<p><u>今時の若年者はバスの乗り方を知らない人もいるので、バスの乗り方教室を開催するのは効果的である</u>と思う。ただし、ターゲット層がその教室に参加したいと感じるような内容や計画を立てる必要がある。また、学校と連携して全体的に教室を開催すれば、必然的に参加する形となり、バスの利用促進につながっていくと考えられる。</p>	<p>現在は小学2年生を対象に「バスの乗り方教室」を開催しています。今後、乗り方教室に参加したくなるようなイベントなども合わせて行うなど、参加して楽しかったと思える会になるよう研究してまいります。</p>	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。
81	75	6-2 利用環境の整備	<p>小中学生向け啓発用意冊子の作成・配布は不要だと思う。配られても見る人は限られる。興味をそそられるものでなければ見ないと思う。</p>	<p>小中学生向けの啓発用パンフレットを作成する場合には、授業の一環で使用してもらえるようなものが望ましいと考えています。単なる啓発だけではなく、まちづくりを考える題材として公共交通を取り上げるといった手法が考えられますので、より若年者に浸透する方法で進めてまいります。</p>	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。

整理番号			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
82	75	6-3 利用促進	様々な媒体による情報提供は大切だと思います。しかし、 <u>高齢者はインターネットを用いることが比較的少ない</u> と思いますので、 <u>冊子やパンフレットなどでの提供もしてほしい</u> です。	市民の皆様は公共交通の現状を知っていたくことが重要だと考えています。あらゆる機会を捉え、さまざまな手段により効果的な周知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。
83	75	6-2 利用環境の整備	<u>高齢者を対象としたイベントの企画は、とてもいいことだと思った。</u> 「一度、使ってみる」といった機会を与えることで、今まで利用してこなかった人たちの不安感が拭えると思う。	小学生向けの「バスの乗り方教室」が好評なため、今後は高齢者に対象を拡大して取り組んでまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
84	75	6-3 利用促進	<u>バスの乗り方教室の開催及び啓発用冊子の作成、配布は小中学生を対象としているようだが、この年代を対象にして効果が期待できるのでしょうか。</u> 小中高校生の移動手段は保護者の車になる。移動手段に困っていない小中高校生に効果が期待出来ますか。 松本市では、市内の大学でバスの路線図、時刻表等を配布し、市内文化施設無料パスを贈呈するなど、積極的に公共交通機関を使う動機付けを行っている。本計画を作成するに当たり、他市の状況の裏側まで精査できる技量が無ければ本質を把握し役立てることはできない。	小中学生は車での移動が多く、バスを利用する機会が少ないと思われることから、バスに親んでもらう機会を提供するため、小中学生を対象に教室を開催するものです。高校生になれば通学で利用する方が増えてくることから、その前の年齢を対象とすることが非常に有効と考えられます。非常に貴重な経験となるものと考えています。 後半部分の松本市の事例は、かなり以前から提唱されているモビリティマネジメント手法です。こちら、施策実施後に効果が上がる事例がいくつか示されていますが、しっかりターゲットを絞ることと、地域性が大きくかわるため、今後、長野市域で効果的な方法を検討してまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
85	76	6-2 利用環境の整備	<u>サイまるの知名度をもっと上げるべきだ</u> と思う。三才駅に登場するときにはもっと大々的に、告知をするべきだと思う。また、SNS等でサイまるのアカウントを作って自ら発信していくのも面白いと思う。「#サイまる、#サイまる」と撮影した方に、情報発信をしてもらって知名度を上げていくといいとおもう。	三才駅の利用促進に当たっては、地元の皆様のご協力をいただいています。 サイまるのアカウント作成は面白いアイデアですので、地元の実行委員会等にお伝えしてまいります。	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。
86	78	7-1 各主体の役割	何事も市民が「知っている」ことが重要であると考えます。いくら政策を計画・実施しても対象者である市民が知らなければ意味はないと思います。 市民の役割を示しているが、興味のない市民の方が多いと思います。そこで、今後は市からトップダウンではなく <u>関係者との話し合いを大切にし、他の市民にも「伝えていく」ことが市民・交通事業者・市の相互連携につながっていく</u> と思います。	今後の公共交通の確保・維持に向けては、ご意見のように、利用者である市民の皆様のご理解と協力が不可欠です。 市民、交通事業者、行政や専門家等で構成される「長野市公共交通活性化・再生協議会」の意見を伺いながら、まずは、市民に公共交通の必要性および将来像を記載した本計画の主旨を理解していただくための方策を検討実施し、公共交通利用の促進につなげてまいります。	2	計画案に盛り込まれており、修正しない。

整理 番号			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
87	78	7-1 各主体の 役割	<p>「特区」活用の提案 「長野市の役割」に「必要な制度の充実を求め、国、県へ提案を行う」と記載されています。是非とも先駆けモデルの提案を積極的にお願いしたい。 特に中山間地域の生活の足確保についてお願いしたい。</p> <p>先駆的な提案は、現行法や縦割りの壁等々で困難が予想されます。そこでスピード感をもって全国に発信できるモデルを構築するために「特区」の活用を提案いたします。</p> <p>縦割り行政の壁や法の壁を理由に、その場しのぎの中途半端な結論で終わり、課題は残したまま、その目途が見込めないものが多い。</p> <p>課題解決にはいくつもの規制緩和が必要です。そこで、「特区」を活用した抜本的改革により、住民も行政も満足する体制の構築を切望します。</p> <p>「中山間地域の公共交通モデル特区」として検討して欲しい。</p> <p>中山間地域において車は手放せない生活必需品。高齢者の免許証返納対策の先駆けモデル体制の構築も望みます。</p>	<p>P67の囲みで紹介したとおり、本市においては平成28年度に七二会地区で、中山間地域交通再編モデル事業として、住民が主体となって地域公共交通の見直し検討を行い、平成29年4月から新たな運行形態で運行が開始されています。</p> <p>七二会地区のほか、周辺の中山間地域でも、P67の「地域が主体となった公共交通の見直しのガイドライン」と同様の取り組みや検討が行われています。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）
88	*	計画全般について	<p>環境の変化に加えて、<u>車技術の革新は予想以上のスピードで進んでいる。5年間（短期）、10年間の施策の内容とスピードは後追いにならないか心配されます。公共交通政策は難しい課題で、本腰を入れた取り組みを望みます。</u></p>	<p>国土交通省から示された本計画の作成の手引等に基づき計画期間を5年としているところですが、事業の進捗を確認し、必要に応じてスケジュールを変更しながら目標達成を目指す考えです。</p>	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。
89	*	計画全般について	<p>本市は、善光寺や松代、飯綱・戸隠等々の観光地も多く、多くの観光客も公共交通を利用しています。市民視点も重要ですが、主要観光施設の入込状況も踏まえ、<u>観光振興と交通戦略の一体性の確保について記述する必要があるように感じました。</u></p> <p><u>バスロケーションシステムは調査・研究となっていますが、観光先進都市では導入が当たり前になっています。とりわけ首都圏新幹線観光客が多い本市にとって、ただでさえ全国の交通系ICカードが使えない中、心理的負担を軽減することは最重要だと考えます（松本市も導入をスタートするようです）。</u></p>	<p>ご意見のとおり、本市は観光地も多いことから、観光地への移手段として公共交通を確保することや、ICカードKURURUの利用範囲の拡大等について検討が必要であるため、事業として記載しているものです。</p> <p>観光振興等については他の個別計画に定められているため、本計画の実現にあたっては連携を図るよう留意します。ご意見は、計画の実現に向けた取組を進めるに当たり、参考にさせていただきます。</p>	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。

整理 番号			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
90	*	まちづくり全般について	長野市に於ける大学の定員数は受験者数に対し全国での最低ラインにある。 <u>大学を誘致して活性化を図るべき。</u>	平成30年度には(仮称)長野県立大学が開学するなど、大学によるまちの活性化を期待しています。 ご意見を担当所属に伝えるとともに、今後の参考にさせていただきます。	5	その他(質問への回答、状況説明)
91	*	まちづくり全般について	鉄道沿線を中心とする都市開発、街づくり機能の強化する必要がある。	本市は、人口減少・少子高齢化が進展する中、コンパクト&ネットワークによるまちづくりを進めています。その中で鉄道駅は重要な拠点と位置付け、本計画の中にも盛り込まれています。	5	その他(質問への回答、状況説明)
92	*	JR長野駅～篠ノ井駅の運行主体について	篠ノ井ー長野間をJRからしなの鉄道に移管し、 <u>しなの鉄道の直通運転をスムーズに行い観光需要の掘り起こしや通勤通学利用者の利便性向上を図る。</u>	JR長野駅～篠ノ井駅間の運行主体については、鉄道事業者間の問題となりますが、現状においても観光客や利用者の利便性向上に取り組んでまいります。	5	その他(質問への回答、状況説明)
93	*	空港設置について	長野市に <u>空港開設準備室を設置し、空港開設を見込む。</u> 国際便の就航も期待でき、便数が増加することで中信地区への観光客が増える。	現在、本市への空港設置は考えておらず、信州まつもと空港等により空路を利活用してまいりたい。	5	その他(質問への回答、状況説明)
94	*	まちづくり全般について	公共交通はまちづくりと一体であるが、時代の流れ、人口増減、街の隆盛や衰退もある。行政のみで出来るものでなく、 <u>市民の熱い意志が政治家等を動かし、行政と一体となって実現に向けての第一歩となる。</u>	本市が進めるコンパクト&ネットワークのまちづくりには息の長い取り組みが必要です。市民の皆様の声を伺いながら進めてまいります。	5	その他(質問への回答、状況説明)
95	*	若者向けの政策について	長野市は、高齢者向けの政策をしているということは耳にするが若者向けの政策はしているのか。若者は高齢者の次くらいに公共交通機関を使うはずだと思う。若者が長野駅に向かう理由がほぼ無い。むしろ映画館のある権堂駅のほうが訪れる機会がある。	本市では、「今後更に進行が見込まれる少子・高齢化及び人口減少を克服し、将来世代に活力ある地域社会を引き継いでいくため」、平成27年度に「長野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、施策を展開しています。 公共交通も移動になくてはならない通学を重視した路線およびダイヤを設定していますし、今後の網形成計画でも通学を重視していく方針です。本市の新しい姿を提案できるのは、若い皆様の声だと考えていますので、これからもご意見・ご提案をお寄せください。	5	その他(質問への回答、状況説明)

整理 番号			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
96	*	まちづくり全般について	公共交通機関を維持するため、また更なる活気ある長野市を作るには日常的に通勤・通学や娯楽が盛んな若者に対する駅の魅力度の向上が必要ではないかと思えます。主に自動車の持たない高校生以下の世代は公共交通が主な移動手段となりますが、彼らには単に移動手段としての駅という位置づけになってしまっているように思え、駅自体に訪れたいくなるように魅力ある施設が少ないと思えます。	中心市街地を含め、鉄道駅や交通結節点の都市機能を向上させることは、まちの魅力の向上にもつながり、結果として公共交通の利用につながる面があると考えています。 本市としては、こうした効果を含め、コンパクト&ネットワークのまちづくりを進めています。	5	その他（質問への回答、状況説明）
97	*	計画全般について	表やグラフが多く用いられており、大変見やすかったです。	さらに見やすくするため、図表のフォント等を修正しました。	5	その他（質問への回答、状況説明）
98	*	まちづくり全般について	公共交通機関の利用を考える場合には、そのアクセスを整備することが欠かせない。 具体的には以下の（１）から（４）のとおり （１） <u>駅やバス停まで歩いて行ける必要がある。</u> 特にバス停の場合は往復の何れかで道路を横断するので、 <u>バス停や付近の交差点に横断歩道は必須</u> であり、 <u>歩道橋や横断地下道しかない場合には横断歩道を早急に設置しなければならない。</u> 歩車分離信号を原則とすべきである。 また、途中の道路（特にバイパスや高速道路出入口）が通行を阻むことが無い様に <u>道路構造、横断歩道、信号を整備すべきである。</u>	バス停や付近の交差点に横断歩道があることは、移動抵抗の軽減上、望ましいものと考えます。道路の交差状況および交通量により必ずしも実現できるか分かりませんが、駅やバス停までの移動経路と道路交通状況について利用者のご意見をお聞きし、要望について警察とも協議をしながらまちづくりとも連携して対応してまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
99	*	6-2 利用環境の整備	（２） <u>歩道（及び島式のバスターミナル）のバス停の場合は、スロープを出して更に車椅子が方向転換できるだけの有効幅員が必要である。</u> また、 <u>歩車道の境界だけが高くなっている構造の場合には、バス停部分では境界部分を撤去すべきである。</u> 長野駅前広場（善光寺口）は全面改修したはずなのにバス停に正しく止めることができないという惨状であり、他の駅が轍を踏まない様にしなければならない。	全てのバス停で車椅子でバスに乗車できる状況になっているわけではありませんが、利用者のご意見をお聞きしながら、道路改良に合わせバス停の改良を図ってまいりたいと考えています。その際には、車いすが方向転換できる幅員の確保や乗り降りの抵抗を軽減するための、歩道の改良や停留所の位置の変更など、移動抵抗の軽減や安全性を踏まえたバリアフリー化に取り組んでまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号	意見・提案等の概要		市の考え方	計画案への対応状況	
				対応 区分	対応方針
頁	項目				
100	*	6-2 利用環境の整備 <p>(3) 駅の場合は道路とホームの間がバリアフリーになっている必要がある。 エレベーターが無い駅で駅員が常駐している場合は階段昇降機を設置すべきである。但し、長野市中心部の長野電鉄では階段の幅が狭いので厳しい状況にあり、近くのビルのエレベーターを使うことも難しいのが現状なので、<u>出入口を増やすなどを検討すべきである。</u> 駅員が常駐しておらず、ホームが2以上ある駅では、<u>スロープと構内踏切の組み合わせとし、通常の踏切の様な安全システムを設置することによって安全を確保する。</u></p>	国等の支援を受けながら、鉄道事業者と協力して、駅前広場から改札口およびホームまでのアクセスと、乗降しやすいバリアフリーの対応を進めてまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
101	*	除雪について <p>(4) <u>歩道と横断歩道を道路管理者の責任で除雪しなければならない。</u> 横断歩道と車道の境界や車道の中央に「除雪した雪による壁」を作ってはならない。</p>	このことについては、道路管理者へ情報提供して、問題として共有します。	5	その他（質問への回答、状況説明）
102	*	交通安全について <p><u>車の運転手に交通法規を守らせねばならない。</u> 具体的には特に下記が問題であるが、広報などあらゆる手段を使って繰り返し注意するとともに違反者には厳しく罰すべきである。 (1) 歩道、横断歩道、バス停（バスベイ付近を含む）に車を止めない。 (2) 横断歩道では必ず止まる。</p>	交通社会の根本的なことですので、警察等の関係機関へも情報提供して、課題として共有すると共に、啓発してまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
103	*	交通安全対策について <p><u>バス右折時の2～3車線跨ぎは危険なのと、乗客見落としが発生する可能性があるというので対策をしてほしい。</u>例えば熊本市内等で採用されているバス専用信号での左車線からの直接右折、もしくは転回路がある場合は左折で転回し右折させる。なるべく右折させないシステムにするほうが良いと思います。</p>	バスの安全運行に向け、他の移動手段との交錯が生じやすい地点における道路構造と交通量などに配慮し、道路管理者や警察等と相談しながら、バスの安全運行に向けた運行経路を設定するなど、移動の安全性を高めてまいります。	5	その他（質問への回答、状況説明）
104	*	計画全般について <p>お金がないのにタクシーを改善してバスの本数を増やして、新駅を設置して経済的には余裕があるのか？</p>	タクシーやバスについては、限られたドライバーと車両台数を有効に配し、収支はもちろん利用率も考慮に入れた、公共交通の効率的な運行を目指します。また、多額の経費が見込まれる取組みにつきましては、計画の進捗と事業の効果を評価・検証しながら実施していくものと考えます。必要に応じてスケジュールの変更等の可能性も想定しています。	5	その他（質問への回答、状況説明）

整理 番号			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
105	*	計画全般について	<p>公共交通は、日常生活の足確保と思っています。交通弱者すべての移動手段を考えて欲しいと思います。<u>福祉関係やスクールバス、保育園バス等々についての具体的な記載が乏しい。</u></p> <p>スクールバスや保育園バスの時間外の有効活用や福祉関係の補完や融合した有効利用は、利便性向上に寄与すると思われます。</p> <p>管轄外と決めつけないで積極的に関与し、連携して欲しい。</p> <p>縦割り行政を強く感じました。縦割りを排することも検討されたし。</p>	<p>第3章の課題および第4章にも記載されていますように、交通弱者の足の確保は前提に、全ての人が利用できる公共交通の観点から記載しています。</p> <p>公共交通を軸に、スクールバス等を含め総合的に検討をしてみたいです。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）
106	*	まちづくり全般について	<p>小さな村から人が消えかけているのに、集約型都市構造にしてはその傾向がより進んでいかないか</p>	<p>人口減少、少子・高齢化が進展する中、コンパクト&ネットワークのまちづくりを通じて、持続可能な都市の形成を目指してまいります。</p>	5	その他（質問への回答、状況説明）