
長野市地域公共交通計画の 市民意見等の募集結果及び計画の決定について

令和4年9月
企画政策部 交通政策課

(1) 趣旨

市が関与するバスなどのあり方の見直しを進め、このたび、公共交通の将来像を定めた長野市公共交通ビジョンを継承し、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成及び持続可能な公共交通を目指すための指針となる「長野市地域公共交通計画」を策定するに当たって、計画(案)に対して市民の皆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

令和4年7月8日(金)から 令和4年8月15日(月)までの39日間

(3) 意見提出方法

Eメール、ながの電子申請サービス、郵送、FAX(交通政策課)、持参(閲覧窓口)

(4) 計画案の公表方法

- 記者会見 令和4年7月7日(木)
- 窓口での閲覧 交通政策課、行政資料コーナー、各支所
- 市ホームページ 交通政策課ホームページ
- 広報ながの 8月号
- 関係団体への案内 交通事業者、関係機関など

2 募集の結果

(1)意見・提案等の提出者

30人（電子申請11人、電子メール9人、郵送5人、ファックス3人、持参2人）

(2)意見・提案等の件数 95件

(3)計画案に対する意見・提案への対応

対応区分	対応方針	件数
1	計画案を修正・追加する。	12
2	計画案に盛り込まれており、修正しない。	4
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
4	検討の結果、計画案に反映しない。	4
5	その他(質問への回答、状況説明)	67
合 計		95

3 主な意見と市の考え方(抜粋)

4

(1)計画案を修正・追加したもの

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針 【55・57・64p】	地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置づけ・役割、また、位置づけ等を踏まえた <u>地域公共交通確保維持事業の必要性を明示する必要がある。</u>	国の補助事業の地域公共交通確保維持事業について、次のとおり記載します。 ・ 図表66に「※D:広域路線、E:都市内輸送、G:地域生活拠点内輸送については、地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助)を活用し、住民の移動ニーズに対応した持続可能な運行を目指す。」を追加します(P55) ・ 3)地域生活拠点内輸送の説明に「※地域内フィーダー系統補助路線(安茂里線、篠ノ井共和線、中条線)」を追加します。(P57) ・ 図表71の説明文を「以下の路線は、長野市が目指す都市構造の実現及び住民の生活に必要な移動手段として継続的に確保・維持するため、地域公共交通確保維持事業を活用します。」に修正します。(P64)

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
2	第5章 3. (1)公共交通の ネットワーク再構 築及び運行 【65p】	大豆島保科温泉線について、 <u>若穂地区内の利用者が少ないのは合っているが、地域内移動ではないのではないか。</u> ほとんどの利用者は長野市中心部まで乗車している。	65ページの大豆島保科温泉線の課題の表記「若穂地区内の利用は少なく、主に地域内移動となっている」を「若穂地区内の利用が少ない」に、67ページの同路線の課題の表記「若穂地区内の利用が極端に少ないうえ、主に地域内移動となっている」を「若穂地区内の利用が少ない」に修正します。
3	第5章 3. (1)公共交通の ネットワーク再 構築及び運行 【65・66p】	(ア)拠点間路線再整備・運行事業及び(イ)拠点内路線再整備・運行事業において、それぞれ「 <u>各路線の再整備を行います</u> 」とあるが、 <u>再整備を検討していくものではないか。</u>	(ア)拠点間路線再整備・運行事業及び(イ)拠点内路線再整備・運行事業の説明「 <u>拠点間を結ぶ図表72に示す各路線の再整備を行います</u> 」を「図表に示す路線の再整備で検討する内容について、整備方針や公共交通のあり方等を検討した結果を踏まえ、再整備を行います。」に修正します。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
4	第5章 3. (1)公共交通の ネットワーク再構 築及び運行 【66p】	<u>金井山線の「主要幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけを変更する」という記載について、ほかの路線のほとんどが「～を検討する」と記載されている中で、この位置づけ確定されているのはなぜでしょうか。</u> 真島を通るバスは金井山線しかなく、地域内輸送のみにされてしまえば、私は通勤手段を失います。 また金井山線は、長野駅からホワイトリング、松代温泉に行く唯一のバスです。長野駅から「松代温泉」への便も午前中2便しかありませんが、日帰り入浴を想像すれば、午後便も必要ではないでしょうか。 上記の点から、路線の改善の余地がまだまだあると思われるので、一足飛びに位置づけ変更が確定してしまうのは納得がいきません。	金井山線の再整備で検討する内容について、「主要幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけを変更する」を「主要幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけの変更を検討する」に修正します。 路線の再整備については、地域の皆さんとバス等の利用状況を共有し、今後の運行方法について検討してまいります。
5	第5章 3. (1)公共交通の ネットワーク再構 築及び運行 【67p】	<u>金井山線について、現行の運行と課題として「松代線と路線が重複していない区間での利用は少ない」とあるが、金井山線を毎日利用しているが、特に利用が多いと思われる通勤時間帯の長野駅行は、文化学園、栗田病院等の東通り沿線、市役所前までの区間でかなりの乗客が降車する。対して松代線は丹波島橋を経由し県庁通りを北上するため、通勤・通学・通院で金井山線を利用する乗客のほとんどは松代線では目的地へたどり着けない。</u> 上記のことから、まったく実態に合っていない現状が記載されているので削除すべきである。	金井山線の再整備で検討する内容について、「利用者の移動の多くが、松代線と重複している」を「松代地区から長野駅へ向かう移動が、松代線と重複している」に修正し、「松代線と路線が重複していない区間での利用は少ない」の記載を削除します。 路線の再整備については、地域の皆さんとバス等の利用状況を共有し、今後の運行方法について検討してまいります。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
6	第5章 3. (2)運行環境の 整備・利便性向 上【70p】	スイカ、パスモ、イコカなど、全国で使われている地域 連携ICカードについての記述が、どこにも書いていな い。53ページも同様。	70ページ(イ)ICカードシステムの更 新の「更新にあたっては、利便性の向上 を図ります。」を「ICカードシステムの運 用主体である長野市公共交通活性化・再 生協議会において、令和7年春を目途に Suica®をベースに開発された地域連携 ICカードの導入を進めていきます。」に 修正します。
7	第5章 3. (2)運行環境の 整備・利便性向 上【70p】	Suicaなど他の交通系ICカードとの相互利用を可能 にする。	
8	第5章 3. (2)運行環境の 整備・利便性向 上【70p】	<u>R7年のICカードシステムの更新にあたり、利便性の 向上を図るとしているが、具体的内容の記載がない。</u> 全国の地方都市の多くでSuicaのバス利用が可能と なっており、長野市は検討が遅れている。 MaaSも検討するとあるが、JR、しなの鉄道、長野電 鉄、長電バス、アルピコバス、デマンド交通、タクシー、電 子マネー、各種施設料金等どこまでを共通利用可能に するのか、早期の検討・実現を期待したい。	
9	第5章 3. (2)運行環境の 整備・利便性向 上【70p】	<u>ICカードシステムの更新について、観光客が使いやす いものを検討していただきたいです。</u> 現状のKURURUでは観光客がわざわざ購入して使 うことはなく、善光寺までも190円と現金では大変出し づらい金額なので、改善が必要です。	

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
10	第5章 3. (2)運行環境の整備・利便性向上【70p】	<u>現行のKURURUの更新ではなく、Suica等の導入を検討してもらいたい。</u>KURURUはチャージできる場所・時間が非常に限られ、使い勝手が悪いです。 通学定期以外の定期利用者が少ない、という分析については、上記のチャージ可能場所の少なさとも関係しますが、定期を更新しようとしても出来る場所・時間が限られます。そのうえ定期券の価格は運賃40回分でポイントも付かないので、週休二日制の場合、定期券を買っても割安感が無い。 その反面Suicaならばコンビニにでもどこでもチャージできるし、観光や仕事で来長される方が公共交通機関を利用する際の不便も減ると思います。	70ページ(イ)ICカードシステムの更新の「更新にあたっては、利便性の向上を図ります。」を「ICカードシステムの運用主体である長野市公共交通活性化・再生協議会において、令和7年春を目途にSuica®をベースに開発された地域連携ICカードの導入を進めていきます。」に修正します。
11	第5章 3. (2)運行環境の整備・利便性向上【70p】	オンデマンド交通システム実証実験の検証の内容については、「<u>利用者1人当たりの公的負担、収支率…</u>」とあるが、<u>利便性の向上を目指す取り組みとして検証してはどうか。</u>	検証の内容について、「利用者1人あたりの公的負担、収支率、1便あたり利用者数、利用者の感想・意見などが改善するかの検証を行います」を「移動利便性の向上と移動需要に見合った適正な運行が実現できるのかの検証を行います」に修正します。
12	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方【77～79p】	図表77は記載の必要はなく、<u>マネジメントの内容がそれぞれどのような因果関係があるのか図表で示す必要がある。</u>また、<u>マネジメントサイクルの中で内容がどのように位置づけられているか明記する必要があるのではないか。</u> 「2)民間バス事業者の評価手法」において、<u>利用状況とともに路線の見込みなどの情報が共有できるよう示す必要があるのではないか。</u>	マネジメントの概要として、中長期と短期的なマネジメントの目的や位置づけなどが分かりやすくなるように表を追加し、マネジメントサイクルに協議会及び各事業主体を記載します。

(2)計画案に盛り込まれており、修正しないもの

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性 【47・54・61・62p】	P47の求められる公共交通体系で①～⑤が必要としているが、この5項目を生かすためにも⑥<u>広域拠点内の主要施設をつなぐ公共交通(コミュニティー交通＝ぐるりん号)</u>を加えてほしい。⑥が不便なために①～⑤があるにも関わらず主要施設に車で移動せざるを得ない実態の改善が期待できる。 P47の①～⑤はP54の再整備する路線種別A～Gに対応しているが、Fの都市拠点内輸送の中の広域拠点においては…が上記の⑥のコミュニティー交通が再構築の対象になっていない。<u>コミュニティー交通の再編は、公共交通全体の利便性を高める最重要の事業と考えられることから、再構築の事業に加えてほしい。</u>	地域内の移動を担う公共交通の都市拠点内輸送と地域生活拠点内輸送にぐるりん号を位置付けており、一部は再整備の対象としております。
2	第4章 1. 本計画における公共交通のあり方 【50p】	市民も関わっていくには、情報提供などに配慮する必要があるのではないかと。	73ページ(ア)と(ウ)に記載のとおり、情報提供を行っていきます。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
3	第4章 1. 本計画における公共交通のあり方 【50p】	維持には市民を関わっていくとあるが、P52積極的利用は掛け声だけでは実効性に乏しい。 また、地域公共交通の運営にかかわる役割は重要であるが、具体的内容につき記載がない。<u>住自協やNPO法人との協力等につき、具体的イメージの記載が欲しい。</u> 利用促進はサービス向上や納得できる仕組みが伴ったものでないと実効性を欠き、お願いベースでは継続できない。	住民自治協議会やNPO法人等が有する地域の輸送資源との連携も視野に入れ、その輸送資源との連携に際しては実施主体に対する支援などを検討することとしています。
4	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方 【77p】	評価検証に当たっては、事業者に対しての指導や予算と政策、要望事項を含む情報伝達機会として国の管区局クラスの出席を求めているかどうか。	マネジメントに関わる長野市公共交通活性化・再生協議会の委員に国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局から選出しています。

(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もの

11

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	第3章 5. 観光客の移動実態 【42・43・45・49p】	公共交通が観光客に利用されていない実態が記載されているが、課題についての記載が不十分と考える。 例えば「市内1日フリー乗車券」はほとんどの観光都市にあるが、<u>長野市内の場合は事業者ごとになっている上、ぐるりん号にも乗れない。</u> 観光客に魅力なのは「共通フリー乗車券」であることから、課題を明確にし、DX等により改善する方法はないか検討してほしい。	観光客に対し公共交通について情報発信を行い、利用しやすい環境を整えていきます。また、ご意見については各事業者と共有します。
2	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性 【49p】	観光客は公共交通を利用して市内の観光地を巡ることができるようになっていいるとあるが、利用しにくいのが実態ではないか。 まず、広域で考えたとき、長野市を訪れる観光客は<u>白馬や小布施と一体で動いていることが多いことから、市内及び周辺市町村の観光地としてほしい。</u> さらに、<u>善光寺以外の観光施設も市内の大きな観光資源であるが、これらを巡り楽しむ公共交通は複雑かつ不便である。</u>ぐるりん号は御開帳時においてすら観光客に周知されず活用もされていなかった。これは大きな課題であり、改善が必要と考える。 びんずる号は善光寺参拝だけして帰っていく観光客を前提としており、長野の多面的価値を楽しみ長野市経済全体に貢献してくれる観光客のための交通インフラとはなっていない。	ご意見については参考とさせていただきます。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
3	第4章 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割 【51p】	評価検証に当たっては、地元代表の意見や協議会の意見だけでなくアンケートなどで真実状況を得たものにしてほしい。	78ページに記載している評価検証を実施していきます。
4	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針について 【52p】	1人または1世帯あたり年間いくら利用すれば現状規模が維持できるのか、一例を示して利用促進につなげる。 <u>公共交通の方が自家用車保有よりも支出面や省エネ・エコ等で有利なことをアピールするモデルケースを示せないか。</u> 利用のキッカケ作りとして、 <u>成人式とか自動車免許証自主返納(年齢制約なし)のタイミング等でKURURU配布。</u>	公共交通の利用促進への参考とさせていただきます。
5	第4章 5. (2) 2) 都市拠点内輸送 【57p】	都市拠点内輸送は民間交通事業者が、公共性が高い路線は行政がとあり、幹線・都市内輸送との競合を避ける。とある。同じ路線を複数の事業者が走り、乗車券が共通利用できない場合は、利便性において大きな問題が生じる。しかし、JRとして私鉄の相互乗り入れのように、料金システムが統一されていれば、利便性は大きく向上する。 複数事業者によるエリア内単一料金や料金プール制の法的整理も整い、すでにこの仕組みは全国各地で始まっている。DX技術の進展もあり、<u>複数交通事業者が料金システムの統一と料金プール制により連携して構築し、構外との路線バスを含めて利用者を増やし、採算も改善させ定時・発展させていくという考えを前面に出してほしい。</u> 料金プール制は、バス事業の公設民営化と同等の効果が期待できることから、比較検討をして現状の仕組みからの脱却を期待したい。	ご意見については参考とさせていただきます。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
6	第5章 3. (2)運行環境の整備・利便性向上【74p】	「くるる」「おでパ」は、優れた長野市の施策だと思う。<u>ポイントもつくはずですが、これがよくわからない、還元利用がややこしい(大変)なのが残念。</u>今やポイント時代。一定額に達したらカードに自動入金されるようにできないものか？それに、「おでパ」のPRが不足していると思う。	ポイント還元については、ICカードシステムの更新において検討してまいります。 なお、おでかけパスポートについては、70歳を迎える人には申込案内を送付、転入する対象者には転入手続きの際にご案内をしており、定期的に市の広報などでPRをしています。
7	その他	概要版と本編の関連性について。<u>概要版を見て、その内容について、もっと知りたいと思った時、それが本編のどこの部分に該当するのかが、よく分からない。</u>本編の該当する章・節・項やページを、記載しておいていただけると、便利でありがたい。	今後の概要版作成時の参考とさせていただきます。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
8	その他	地域交通の維持～廃止について各地域の取組が紹介されている。最適解を探すのは困難である。前提・公共交通は地域の重要なインフラとして位置づけるなど別の視点でのアプローチを検討する。 ①維持費等のコスト 維持費について利用者以外からも広く徴収。(利害関係者benefit from) ②環境や社会に与える影響 公共交通媒体が環境負荷低減への貢献度(環境サステナビリティ) ③交通の一体化 アクセス手段としての鉄道、バス、タクシー、自動車など一体化 (Ex・MAAS) ④公共交通利用へのインセンティブ 利用者増のため効果的施策(effective policy) 企業運搬活動の補完(乗客+荷物)、交通ルート関係施設の活性(商業、病院、学校など)、環境負荷の低減、交通弱者のサポートなど→利用者数の増加のための施策 ※GOTOトラベル、GOTOイートと同様に期間限定で仮称GOTO public transport など シミュレーション (海外事例 クアランプールでは市内のメインのバス路線 無料 →賑わい経済効果 ドイツでは期間限定でバス電車乗り放題チケット約1200円 →インフレ、環境対策 など)	今後の公共交通の維持、利用促進に向けたご意見として参考とさせていただきます。

(4)検討の結果、計画案に反映しないもの

15

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	第1章 2. 公共交通ビジョンの継承【2p】	維持方針にある「市民・運行主体・行政」の表記を、P51の記載「行政の役割、交通事業者の役割、市民の役割」の表記と合わせた方がよいのではないかな。	2ページの表記は、現在の長野市公共交通ビジョンの情報を記載したものです。
2	第2章 2. 長野市が目指す集約型都市構造の概要及び公共交通整備の方向性【9・10・48・50p】	(5)上位計画における公共交通整備の考え方と現状の整備状況の比較 ほか 松代と篠ノ井は、都市拠点の地域拠点同士であり、表11・12、松代～篠ノ井間公共交通網が必要である。 図表60の必要な5つの公共交通に、地域拠点同士を結ぶ公共交通を追加、図表61・62に地域拠点(篠ノ井)と地域拠点(松代)間の移動の担保を追加する。	長野市都市計画マスタープランで示している本市が目指す集約型都市構造に基づくものでありますので、現状でご理解をお願いします。 なお、篠ノ井～松代間の移動においては、都市内輸送「松代篠ノ井線」が位置付けられております。
3	第3章 1. 地域概況と人口【9・12・29・45p】	P12「主要な施設の多くは、長野駅周辺に集中的に立地している(①)」とあり、P29「長野駅への移動が可能かを評価し～市中心部への移動が可能です(②)」としているが、<u>立地適正化計画での徒歩圏に立地する施設はわずかで、車で10分程度の立地施設が多い。</u>しかし、P9では「上位計画に基づいた公共交通の整備が行われています」、P45では「現状の公共交通網は上位計画に基づく整備方針どおりに整備されている(③)」としているため修正が必要ではないかな。 ①「<u>主要施設の多くは長野駅を中心に広く分散立地しています</u>」、②「<u>長野駅への移動は概ね確保されている</u>」、③「<u>上位計画を踏まえると、長野駅と主要施設間を結ぶ公共交通の整備には課題がある</u>」などに修正してはどうか。	長野市都市計画マスタープランなどの上位計画においては、各地域から長野市中心部である長野駅周辺へのアクセスできる都市交通軸を整備することが記載されています。現状の公共交通においては、各地区から長野駅までのアクセスは担保されており、上位計画に基づいた整備がなされていると認識しております。 また、長野駅から主要施設へのアクセスにつきましても、公共交通が概ね整備されていると認識しております。

No.	該当項目	意見・提案等の概要	市の考え方
4	その他（公共交通の再構築の提案）	市内の公共交通の実態（課題）は、主要施設へのアクセスでは、長野駅から放射線状に伸びる路線バスや施設とを直接結ぶ短距離路線バスが多くを担っているが、便数が限られ、路線バスの多くが中央通りを経由して歩行者優先を妨げ、<u>ぐるりん号は駅北側の主要施設の一部を経由して回っているのみで利用価値が少なく、路線バスとぐるりん号の無料乗り換えのような仕組みはなく、結節はほぼ長野駅のみで利用しにくく、主要施設に行くためには車を利用せざるを得ない。</u> 長野市の将来を担う公共交通計画（案）は、立地適正化計画で公共交通ネットワークの再構築がうたわれ、本公共交通計画（案）においても再整備の言葉が連なっているように、既存の仕組みの再検証と新たな仕組みの構築が大変重要である。 公共交通の実態（課題）を踏まえて長野市に検討してほしい再構築・再整備は、長野市の主要施設の広域立地を今後大きく変更（駅前集約等）させることが困難であることを踏まえ、県施設含めた各種施設の存在と広域立地を逆に長野市の強みと市、<u>主要施設をつなぐ仕組みづくりである。</u>これができれば、上位計画に沿った真の公共交通インフラとなる。	公共交通の再整備に当たっては、地域特性を踏まえながら公共交通を体系化するとともに、重複路線の見直しや利用状況に合わせた運行などを行い、効率的な運行を目指していくこととしています。

○計画に関するその他の意見

- ・高校生の通学はどの路線・区間の利用が多いのか、市内移動だけでなく、他市町村から通学する学生の流入状況も把握すべきです。
- ・「観光客動向把握調査」は善光寺、戸隠、松代の3エリアなのではないでしょうか。3エリアで調査しているだけなのであれば、公共交通では行きにくいから行かない、といった潜在ニーズが読み取れません。
- ・市と民間事業者2社との補助金行政による公共交通政策が限界にきている。市主導の公設民営による公共交通ネットワークの再構築なくして長野市の公共交通の進展はない。
- ・バス路線の評価手法 市と交通事業者の評価手法が異なるため、全体の評価と乖離する危険や全体の課題が見えにくくなる危険がある。総合的な評価も加えて全体最適を確認する評価の仕組みを加えてほしい。
- ・見直し基準 利用率と収支率による見直しは、悪化したら縮小・廃止が前提のように見える。環境変化を踏まえた路線再構築、利用者増のための仕組みづくりなど、公共交通の発展につながるような基準をつくり、運用してほしい。

○個別の路線に関する意見

- ・保科温泉線の継続を希望します。バスの規模縮小は仕方ないと思いますが、これ以上の減便は困ります。
- ・保科温泉線について、朝夕の時間帯はこれまでどおりとし、それ以外の時間帯は若穂内での乗り換え運行もやむを得ないと思う。
- ・若穂地区の高校生は須坂への利用が必要なので、保科から綿内を経由して須坂に行くバスがあるといい。
- ・若穂地区内の拠点内輸送に位置付けるのではなく長野市中心部への輸送を主軸に検討してほしい。
- ・大室線、松代西条線、赤柴線の利用状況は低迷しておりデマンド方式を含め新設する。松代観光巡りタクシーは廃止し、デマンド方式を含め新設路線の中で配慮する。
- ・大岡地区のハッピー号は再編対象になっていますが、安心して暮らし続けるために維持存続が強く望まれます。
- ・篠ノ井ぐるりん号運行形状について、現在運行の半便を内回り、半便を外回りにすることにより、利用者の掘り起こしを図ってはどうか。
- ・若里更北線について、以前の更北ぐるりん号もそうでしたが、4地区ある更北地区内で、青木島、稲里の2地区しかまわらない路線です。真島、小島田は見捨てられているのかなと感じます。

○バスへの要望等

- ・信州ナビのイベント情報は2019年から更新されておらず、観光モデルコースの中に長野市の観光コースの案内がない。ルート検索は便利だが検索にもう一步の改善を期待したい。
- ・土日祝日運休や平日日中運休路線の運行頻度を見直して利便性向上、せめて2時間に一回は動いていて欲しい。
- ・ワンステップ又はノンステップバスを導入していただきたい。
- ・日赤線を利用しているが、日中に短間隔で来る運行を見直した上で、南行の終バスをコロナ前の水準に戻して欲しい。

○都市計画・まちづくりに関する意見

- ・地域生活拠点に、千曲市の一部地域と篠ノ井・松代の地域を合わせた一つの準広域的な新拠点を設けてはどうか。
- ・バス専用レーンの拡充(例として、土休日の「大門」交差点から「善光寺」交差点をバス専用にするなど)
- ・マイカーが自由に立ち入れる範囲をもっと縮小し、何よりも歩行者に優しい街づくりを行えばおのずと公共交通利用者は増える。

○利用促進に関する意見

- ・自家用車保有しない世帯への税優遇、KURURUを年間〇万円以上チャージした世帯への税優遇、自家用車登録台数の抑制など自家用車を減らして公共交通に誘導する施策はどうか。
- ・ICカードシステムの更新について、令和7年度の導入となっているが、これをより早く前倒しして、来年か再来年の導入とする。
- ・ICカードシステムの事業主体の「長野市、アルピコ交通、長電バス」に、鉄道事業者(JR東日本、しなの鉄道、北しなの鉄道、長野電鉄)も加える。文章に「長野県に積極的な支援を要請する。」と加える。
- ・おでかけパスポートの利用者負担額を見直してもらいたい。おでかけパスポートの利用者負担額は非常に割安な料金になっています。せめて小学生並みに子供料金ぐらいいは支払っていただいても良いのではないのでしょうか？
- ・商業施設等との「タイアップ」は 非常に良いアイデアだとは思いますが、いくらクーポンを配ったり帰りの運賃を負担しても、バスや電車に乗ってでも行きたくなる魅力的なお店や施設がないと人は来ないと思います。