

長野市地域公共交通計画(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

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(月)から令和4年8月15日(月)まで (39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

30人(提出方法:電子申請11人、電子メール9人、郵送5人、ファクス3人、持参2人)

(2) 意見・提案等の件数

95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。	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

(1) 計画案を修正・追加するもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	55 57 64	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	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。	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P55 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。 ・P57 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。 ・P64 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。
2	65	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	大豆島保科温泉線について、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と。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	65 66	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	(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「各路線の再整備を行います」とあるが、再整備を検討していくものではないかと。	(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「拠点間を結ぶ図表72に示す各路線の再整備を行います」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。

(1) 計画案を修正・追加するもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
4	66	<p>第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行</p>	<p>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、この位置づけ変更が検討もなく確定されているのはなぜでしょうか。</p> <p>私は真島地区に住んでいますが、真島を通るバスは金井山線しかありません。このバスが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。たとえば松代線に切り替えるという話であれば、最寄りのバス停までに国道と県庁通りという渋滞道路2本を横断する必要がある上、バス停付近に駐車場はありません。よりバス停が近い綱島線でも、国道を横断する必要があり、駐車場はなく、そもそも帰りのバスがありません。これは私1人の問題ではないと思うのですが、金井山線が地域内輸送のみにされてしまうということは、真島の住民に対し「通勤するな、通学するな、いやなら引っ越せ」と言われているようにしか見えません。大事な生活の足を奪うその責任をとってくださるのでしょうか。</p> <p>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。長野駅の観光案内所で上記施設に行く方がバスについて聞いている姿を見かけます。観光客に加え大会、イベント等で訪れる方（市内オリンピック施設や体育施設など）への配慮も当然必要ではないでしょうか。また、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、観光客が日帰り入浴に行く場面を想像すれば、午後便も必要ではないでしょうか。人気の市有施設へ公共交通で行きづらいという点は大いに問題があると思います。位置づけ変更されて長野駅から行けなくなってしまうえば余計に不便です。（松代線の場合は松代駅から松代温泉まで30分歩くかタクシーしかないので）</p> <p>上記の点から、利用者としては意見を聞いてほしいと思いますし、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されてしまうのは納得がいきません。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>

(1) 計画案を修正・追加するもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
5	67	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	<p>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」とありますが、これはまったくの虚偽だと思うので削除してください。</p> <p>金井山線を毎日利用していますが、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します。対して松代線は丹波島橋を經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ません。</p> <p>父親が夕方、長野駅行に乗車した際も文化学園で大勢の学生が乗車し、長野駅まで混んだままだったと聞きました。双方向から通学に利用されていることが分かります。東通りを通るバスは金井山線しかないため、文化学園や栗田病院などの沿線施設へ行く方はこの路線が必要です。</p> <p>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と思います。この一文が正当だというのであれば、各バス停の乗降数など具体的な根拠を示していただきたいです。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
6	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	<p>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。</p>	<p>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。</p>
7	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	<p>suicaなど他の交通系ICカードとの相互利用を可能にする。</p>	<p>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。</p>
8	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	<p>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。現計画内にも、鉄道とバスの相互利用、電子マネー機能付与の検討と記載があるが現時点で実現できていない。</p> <p>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のが実態ではないか。</p> <p>MaaSも検討すると記載されているが、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、等々どこまでを共通利用可能にするのか、早期の検討と早期の実現を期待したい。</p>	<p>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。</p>

(1) 計画案を修正・追加するもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
9	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	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。 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。	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。
10	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	「(イ)IC カードシステムの更新」について 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。現在、長野電鉄と川中島バスを乗り継ぎ通勤をしています。KURURUはチャージできる場所・時間が非常に限られ、普及・利用促進をする気があるとは思えないほど使い勝手が悪いです。駅ビルMIDORIの1階のチャージ機も19:00までしか使えず(隣にあるSuicaのチャージ機はいつでも使えるというのに)、長野電鉄長野駅は売店が開いている時間のみ、駅前のアルピコ総合案内所も19:00まで、最寄の長野電鉄の駅は2020年7月でKURURU取り扱いを中止、車内でチャージをしようと思えばおつりが出ない、仕事で帰りが遅くなる日が続く時等はいったいどこでチャージをすればよいのかと途方に暮れます。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、通勤に利用している身からすると「さもありません」です。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。仕事帰りに定期の更新をしようと思っても残業などで少し遅くなると出来ませんし、土日にわざわざそのためのだけに出てくるのもめんどくさい。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く、わざわざ休みの日に定期の更新に行こうという気は起きません。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	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	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、「利用者1人当たりの公的負担、収支率…」とあるが、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。	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	77 78 79	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	図表77は記載の必要はなく、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。また、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と。 「2) 民間バス事業者の評価手法」において、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と。	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。 民間バス事業者の評価手法については、協議会において共有することを記載します。

(2) 計画案に盛り込まれており、修正しないもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	47 54 61 62	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性	<p>P47の求められる公共交通体系で①～⑤が必要としている。それぞれが重要であるが、この5項目を生かすためにも⑥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）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移動せざるを得ない実態の改善が期待できる。運行時間帯は可能な限り拠点間移動に合わせたい。</p> <p>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。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。</p>	<p>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。</p>
2	50	第4章 1. 本計画における公共交通のあり方	<p>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。</p>	<p>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。</p>
3	50	第4章 1. 本計画における公共交通のあり方	<p>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。</p> <p>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。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。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。</p>	<p>住民自治協議会やNPO法人等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。</p>
4	77	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	<p>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の機会として国の管区局クラスの出席を求めています。</p>	<p>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。</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もの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	42 43 45 49	第3章 5. 観光客の移動実態	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（金沢市など）にあるが、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。観光客が公共交通を利用していないのは、利用のしづらさに原因があると考えられるべきではないか。 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に共有します。
2	49	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性	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。戸隠や松代も決して観光客が利用しやす状況とはいえない。 さらに、市内中心部で考えたとき、善光寺以外の観光施設は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。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。
3	51	第4章 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割	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	52	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針 について	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、一例を示して具体的な利用促進につなげられないか。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。何かわかりやすいモデルケースを示せないか。利用のキッカケ作り。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。	公共交通の利用促進への参考と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もの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
5	57	都市拠点内輸送	<p>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。</p> <p>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、今こそ都市拠点内輸送は、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、表面的な競合会費の結果としての利用客減少からの脱却を図ってほしい。</p> <p>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。</p>	ご意見については参考とさせていただきます。
6	74	第5章 3 (3) 利用促進・啓発の実施	<p>「くるる」「おでパ」は、優れた長野市の施策だと思う。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。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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
7	*	その他	<p>概要版と本編の関連性について。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。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。</p>	今後の概要版作成時の参考と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もの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
8	*	その他	<p>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。一部を除いて成立しないのが現状である。別の視点でのアプローチを検討する。前提・公共交通は地域の重要なインフラ（公共物）として位置づける。公共交通においてbenefitを享受する主体は利用者だけではない。</p> <p>アプローチ</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>公共交通の期待される役割 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</p> <p>※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</p> <p>※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</p>	<p>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。</p>

(4) 検討の結果、計画案に反映しないもの

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	2	第1章 2. 公共交通ビジョンの継承	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。	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に記載したものです。
2	9 10 48 50	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	(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する。 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	9 12 29 45	第3章 1. 地域概況と人口	(主要施設の立地と公共交通の整備の現状認識) 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、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。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」とあり、P45でも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。 ①「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」、②「長野駅への移動は概ね確保されている」、③「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」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、公共交通が概ね整備されていると認識しております。
4	60 61 62	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、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。 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、県施設を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、主要施設をつなぐ仕組みづくりである。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。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
1	6	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	(1) 「拠点」と軸による都市の形成 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。	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。
2	10	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	大豆島保科温泉線（廃止代替案）ですが若穂から市中心部かと推測しますが、保科・川田からは市中心部へ向かうにはかなり不便になるので廃止代替にはならない。	図表12に示しているものは現行の公共交通網で、大豆島保科温泉線は現在廃止路線代替バスとして運行しているもので、今後の廃止代替案ではありません。
3	12	第3章 1. 地域概況と人口	施設立地が掲載されていますが、これでは公共交通計画の資料として不十分だと思うので、より詳細に現状把握をし、分かりやすく市民に示すべきです。 1 施設に対してどのような流動が見られるのか、特に交通弱者である 2 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、県立高の再編成も検討される中で、多数の学校施設を有する長野市の責任として、3 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。	地域の現状を整理するため、長野市全域において公共施設などがどのように立地しているかを示したものです。 移動実態については、17ページで市民の移動実態の調査分析を行っています。
4	18	第3章 2. 市民の移動実態	移動の目的についてアンケートの取り方がおかしい。	平成28年度に実施された第3回長野都市圏パーソントリップ調査の結果の再分析を行ったものです。
5	25	第3章 2. 市民の移動実態	バス移動が6.6%に対応した輸送手段になっていないことが問題ではないか。	第3回長野都市圏パーソントリップ調査の結果、全体の移動手段のうち、代表的交通手段としての公共交通の利用は6.6%という結果を掲載しているものです。
6	33	第3章 3. 公共交通の運行状況	路線それぞれの経費の明細を知りたい。	長野市ホームページ「長野市公共交通活性化・再生協議会」の中の協議事項「長野市地域公共交通網形成計画に係る実施計画について」に、市が関与する路線ごとの補助額を掲載しています。
7	34	第3章 3. 公共交通の運行状況	まとめに、コロナ対策や燃料高騰によりマイカー使用からバス利用へ転換されている傾向を入れたらどうか。	公共交通の利用者は、コロナの前後を比較すると、現在の公共交通利用者はコロナ前の7～8割程度にとどまっている状況です。
8	34	第3章 3. 公共交通の運行状況	バス路線の維持については生活維持のためのものであるので住民の意見を取り入れてほしい	路線の再整備においては地域の皆さんと情報を共有しながら進めてまいります。
9	42	第3章 5. 観光客の移動実態	長野市内への観光客のうち、公共交通：14.7%と書いてあるだけで、実際の人数が、何人なのかが分からない。観光客については、具体的な数字を書いて、それらの方々への方策を書くべき。	図の左側に表記されているn=994が回答者数を表しており、公共交通を利用すると回答した人は146人（994×14.7%）です。なお、nが総数と分かるように18ページに表示します。また、観光客向けの方策は53ページに記載しています。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
10	43	第3章 5. 観光客の移動実態	<p>観光客のニーズ把握が不足していると思います。観光客の移動実態について、行先は主に善光寺、戸隠、松代で、これら地域への移動は担保されているといったまとめになっていますが、元となっている「観光客動向把握調査」は根拠にできるデータなのでしょうか。（公開されていないようなので詳細が分かりませんが）</p> <p>訪問観光地の回答があまりに3エリアに寄っているように思うのですが、調査地点がこの3エリアなのではないのでしょうか。ほかの観光地や、公共交通の起点となるであろう長野駅でも調査しているのでしょうか。3エリアで調査しているだけなのであれば、観光客の移動調査としては弱いと思います。</p> <p>公共交通で訪れた観光客の行先上位も示されていますが、逆に公共交通で行きやすいところしか挙げられていないのではないのでしょうか。（訪れた、訪れる予定のみを聞いているものなので）行きたいけど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この資料からは読み取れません。</p>	<p>観光客動向把握調査については、長野市観光振興計画において設定した指標の達成状況や観光客の動向を把握し経年推移の分析等を行い、成果や課題を導出することを目的とした調査で、善光寺、戸隠、松代において対面式によるアンケート調査を実施したものです。なお、図表56は観光客動向把握調査を基に交通政策課が作表していますので、出典を訂正します。</p>
11	44	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性	<p>市が目指すコンパクトなまちを実現する</p>	<p>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して進めてまいります。</p>
12	49 60	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性	<p>観光利用における公共交通の利便性を向上させることが求められますとあり、P60の事業に信州ナビが記載されているが、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。長野市にきて信州ナビを使ってくれた観光客に大変申し訳ない状況である。</p>	<p>信州ナビの内容更新については、運用主体の長野県と連携して進めてまいります。</p>
13	49 60	第3章 6. 現状の整理による公共交通政策の方向性	<p>長野駅のバス乗り場の分かり難さはかねてよりの課題であったが、御開帳期間の案内表示は撤去され、新幹線改札口正面の案内は改札から見てバス乗り場案内であることが分からない。改善を期待する。</p>	<p>新幹線改札口正面の案内は、令和3年度に改修を行い「バスのりば案内」の表記としています。</p>
14	51	第4章 2. 公共交通再整備・維持に関する原則的な考え方	<p>人口減少や、コロナ禍の急激な利用減少で、終バス・終電の繰り上げ、日中時間帯の大幅な減便など、公共交通の「使い勝手」が悪くなっていることに、非常に危機感を感じている。もちろん、バス・鉄道 会社も民間事業者であり、路線を維持していくためにはコスト削減も極めて大切なことであるが、利便性の低下が公共交通離れを起こす、いわゆる“負のスパイラル”に陥ってないか検証し、コロナ禍、そしてアフターコロナの時代に都市機能を持続していくための、極端に萎縮しない適正な路線維持の確保に努めていただきたい。</p>	<p>51ページの各主体の役割を踏まえて、路線の適切な再整備と維持、利用促進を図ってまいります。</p>
15	51	第4章 2. 公共交通再整備・維持に関する原則的な考え方	<p>「市民が今まで以上に『乗って残す』意識を持つこと」はいいすぎではないか。</p>	<p>公共交通を維持していくためには、市民の皆さんに利用していただくことが不可欠であり、市民の皆さんにも生活の中で1回でも2回でも公共交通を積極的に利用していただきたいと考えています。</p>
16	51	第4章 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割	<p>関係機関に公益法人バス協会も一機関として事業主体に指定を推薦する。</p>	<p>事業主体としてではありませんが、長野市公共交通活性化・再生協議会の委員に選出しています。</p>

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
17	51	第4章 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割	<p>公共交通の再整備に関して、住民、公共交通利用者参加の機会を設けることを明記してほしいです。</p> <p>51p～の内容を読むと、市民の役割は「公共交通を利用すること」のみで、地域内の小規模移動については運営にかかわると記載がありますが、ほか主要路線の再整備においては何ら記載がないことを見ると、再整備については行政とバス会社で考えて決めるから、その後再編された交通を利用してね、という理解になります。しかし61p～の表を見ると、数多くの路線が再編対象になっています。利用している路線が問答無用で再編されて、利用しづらい状況になったとしても文句も言えず、利用はしろと言われるのであればあまりにも理不尽です。意見を聞いてもらえる機会は一切ないのでしょうか。</p> <p>市が住民やバス利用者を見向きを無視して計画を押し進めるつもりなのでないとしたら、住民参加の機会についてははっきりと明記すべきです。記載せずに、今後検討します、今後の事業の中で取り組んでいきますとか別の媒体で言ったり書いたりしても、計画に明記されていないなら、あとになって「書いてないので」と逃げることができてしまうわけですから、きちんと本計画に明記されることを希望します。</p>	<p>本計画では、地域公共交通を「市民生活を支える社会基盤として確保・維持していく」ことを念頭とした方針を示しています。</p> <p>路線の再整備については、地域の皆さんとバス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。</p>
18	51 56 57	第4章 3. 公共交通再整備・維持に関する各主体の役割	<p>P51の少子高齢化に対応した公共交通に再整備したうえで市民の積極的な利用を促進することは大変重要と考える。</p> <p>しかしながら、以降のページに記載される再整備・維持においては、便数減・統合・廃止等が主な施策となっており、前向きな再整備が見えないのは残念である。</p> <p>現計画の中にある交通セル・歩行者優先の言葉が計画案の中に見えないが、継続した考え方であることを前提にしてバス路線の現状を見たとき、本来は路線バスが外周から地域・生活拠点へコミュニティ交通が内周の主要拠点間という役割分担であるはずが、現状は中央通りを大型路線バスが走り、歩行者優先を妨げ、ぐるりん号が主要施設と関係なく外周を回っており、逆である。市内主要施設へはどの路線も便利でなく、やむなく車利用となっている。ぐるりん号を内周の主要施設をしっかりとつなぐルートに見直すことにより、BRTやLRTと同様あるいはそれ以上の機能と利便性を提供し、EV化を進めてSDGsにも貢献し、歩き+乗り降りの楽しさを提供することができる。</p> <p>なお、交通セルの完成に向けては、中央通りの側道（サブ幹線）を整備することが大変重要であることから、今だ未整備のサブ幹線の整備促進をお願いしたい。</p>	<p>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し、まちづくりを進めてまいります。</p>
19	53	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	<p>観光客の利用促進に向け、観光バス運賃料金の適正化が必要ではないか。</p>	<p>関係機関にご意見を伝えてまいります。</p>
20	54	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	<p>公共交通の見直しは必要であるが現状より生活困難になる見直し案には反対。再編計画をするために今回提示されているデータが現状を把握できているものと思えない。</p>	<p>データについては、第3回長野都市圏パーソントリップ調査の結果とICカードデータから現在の利用状況を分析したものとなっております。</p> <p>本計画では、公共交通網を維持するためサービスレベルを設定し維持していくものとしています。</p>

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
21	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	長野駅～保科温泉の2分割に反対。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
22	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	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。利用が期待できる高校生の部活がバスの運行時間内で行えるよう調整してみてはどうか。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
23	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	朝夕の通勤通学の時間帯は乗り継ぎがないよう保科温泉線～長野駅間に2便ずつ作ってほしい。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
24	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	長野駅から綿内までのバスを川田駅～保科温泉まで延長してもらいたい。保科温泉バス路線存続をお願いしたい。	旧綿内駅～旧川田駅間は屋代須坂線が接続しています。大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
25	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	若穂地区の高校生は須坂への利用を必要としている。保科から綿内を経由して須坂に行くバスとのつながりがあるといい。現状は須坂駅から若穂病院、または川田駅でバスを降りても保科に上がっていく手段がない。あるけどものすごく待つ。	須坂駅から旧綿内駅と旧川田駅には屋代須坂線が接続しており、旧川田駅と保科温泉は大豆島保科温泉線が接続しています。路線間の接続については、今後の運行方法とともに検討してまいります。
26	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	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時間には一回は動いて欲しい。 実際に利用していて、確かにこの曜日・時間帯は利用者が少なく利用状況に合わせた最適化だとは思いますが、利用しようと思ったときに全く運行がないと利用意欲を挫かれる。	本計画では、公共交通網とサービスレベルの維持として、再整備する公共交通体系を示し、移動量や需要に応じた路線の維持を行う方針としています。
27	55	第4章 4. 公共交通の再整備・維持の方針	ある程度積極的に自家用車を減らして公共交通に誘導する施策は乱暴か？または、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。 自家用車が減ればバス運行の定時性の向上や、定性的な交通事故減少等の効果も期待できる。将来の公共交通自動化も実現しやすくなるのでは。今の長野市市街地は町の規模に対して自家用車が多すぎると感じる。	エコ通勤など自家用車から公共交通への転換に向けた啓発を実施します。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
28	58 59	第5章 1. 計画全体の目標値	<p>路線バス利用者数と公的負担額について、現状地と目標値が同じ7,599千人であり3億6800万円である。市全般の財政支援はH22年度からR元年度の10年間で59億6500万円であり、毎年6億弱（福祉・教育分野等含む）が一般会計から支出されている。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。</p> <p>市公共交通ビジョンの新交通システムのBRT・LRTがこの計画に引き継がれていない。</p> <p>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。</p>	<p>32・33ページに記載しているとおおり、公共交通の利用者数は減少し、運行に係る経費は上昇しています。そのような中、コロナ禍前の利用者数の維持と公的負担額の維持を目標としたものです。</p> <p>新交通システムについては、45ページに記載しているとおおり、課題として技術開発の進展を踏まえて検討することとしています。</p> <p>長野市の公共交通は、51ページに記載しているとおおり、行政、交通事業者、市民がそれぞれの役割を担い、再整備・維持していくこととしています。</p>
29	61	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	<p>保科温泉線の継続を希望します。赤字路線で市の財政を圧迫していることは理解できましたが、通学の足として必要です。もし廃止となった場合、今後の通学の範囲を自由に選べなくなってしまうと見られます。今年も利用予定でしたが、保科温泉線と屋代線の接続ができていないため、子供一人では通学できず断念しました。また、現在、75歳間近の両親は運転免許を保持し自分で動いていますが、数年先には困難になることが予想されます。その時の移動手段が必要です。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。</p>	<p>大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。</p>
30	62 66 67	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	<p>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、デマンド方式を含め新設路線の中で配慮する。金井山線は主要幹線であり地域生活拠点内輸送への移行は慎重を期す。松代篠ノ井線には、通院・買い物用の便がない。通院・買い物・観光用の便を、ぐるりん号及び松代町内のデマンドを含め新設する中で検討する。</p>	<p>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。</p>
31	63	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	<p>大岡地区のハッピー号は再編対象になっていますが、現在のハッピー号がどのように再編されるのか具体的に示してください。令和3年8月実施の大岡地区住民アンケートの結果から、80歳以上の特に女性はハッピー号での移動が最も多く、今後も85歳以上は増加する傾向にあります。安心して暮らし続けるためにハッピー号の維持存続が強く望まれます。</p>	<p>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。</p>

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
32	65 67	第5章 3. (1) 公共交通の ネットワーク再構築 及び運行	大豆島保科温泉線 廃止路線・若穂地区内についての地域生活拠点内輸送の検討について *廃止の見直し 現在、車を所有しない方も利用されている 交通手段がなくなる 買い物、通院、観光等 高齢者の交通手段がなくなり、安心安全な外出の楽しみがなくなる 幹線道路であり、落合橋を渡り長野駅等に行かれなくなる 新幹線等の乗り継ぎができなくなる 屋代須坂線との乗り継ぎが出来なくなる 通勤、通学が出来ない 保科温泉 観光客等の利用が不便になる 冬季 雪等の交通事情の悪い時、保科から大豆島までで満席になる 安心して通勤通学が出来ている バスを利用することで渋滞緩和にもなる *提案 大豆島～長野駅の運行 保科温泉～大豆島小学校辺りまで小型バスなどでの代替運行にて、大豆島線との乗り継ぎを行う 少なくとも現在の運航便を希望する 若穂内の代替案 具体的な利便性が不明であるので、もう少し詳細がほしい 長野東口～保科温泉 10時着 15時発 など利用客の利便性 保科への観光誘致を希望する	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
33	65 70 71	第5章 3 (1) 公共交通の ネットワーク再構築 及び運行	若穂保科から長野駅方面へ買い物等に出かけるため、朝・夕の時間帯に長野駅直通のバス路線を残してほしい。 路線バスから地域生活拠点内輸送に変更する際は、バリアフリー化を検討してほしい。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
34	66	第5章 3 (1) 公共交通の ネットワーク再構築 及び運行	赤柴線について、障害者、高齢者にとっては、現在運行している2ステップバスの乗降は大変なので、早急に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。	路線の再整備と合わせて検討してまいります。
35	67	第5章 3 (1) 公共交通の ネットワーク再構築 及び運行	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。	路線の再整備と合わせて検討してまいります。
36	67	第5章 3 (1) 公共交通の ネットワーク再構築 及び運行	大岡篠ノ井線について、以前は車いす乗降対応の中型バスを使用していて障害者、高齢者には便利だったので、是非ノンステップバスを導入していただきたい。	路線の再整備と合わせて検討してまいります。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
37	67	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	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。保科温泉と市内中心地をつなぐバス路線は継続してほしい。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
38	69	第5章 3 (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	日常的に日赤線を利用しているが、アルピコ交通においては、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。また長電バスについては、1時間に1本程度で良いので土日運行を復活させて欲しい。 ハローワークや保険センターなどの公共施設を経由する。	ご意見については各事業者へ共有します。
39	69	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	図表75について再整備を行わないとありますが、住民の意見を聞く機会を設けていただきたいです。 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。確かに人口は前者2地区がはるかに多いですが、後者2地区は市街化調整区域に指定されています。規制により人口はほとんど増加せず、高齢化もあり、だからこそ公共交通を必要とする方が多いのに地域特性にまったく配慮されていません。真島や小島田からでは、更北支所までも遠い上、地域の役員が真島や小島田の公民館を使用する際は、分館であるため本館の更北公民館に出向いて申請しろという規定まであるようです。でも更北公民館に行く公共交通はありません。地元の公民館を使うのに、わざわざ申請のためだけにタクシーを使って本館へ行けとでも言うのでしょうか。せめて若里更北線が真島、小島田の地区もまわってくれるのであれば移動できるようになりますが、そもそもこの路線自体、だれが決めたのでしょうか。人口だけで決めたとしたら、市街化調整区域に指定しておいて、交通整備といったフォローはまったくない、という大変失礼な話です。チラシには「身近な交通手段として」と書いてありますが、まったく身近じゃありません。	図表75に示している路線については、図表下の実施予定に記載のとおり、必要に応じて運行の見直しを行うこととしております。
40	69	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	保科温泉バス路線廃止案の件 長野電鉄なき後、頼みの綱であるバス路線が廃止されたら運転免許を持たない住民は路頭に迷います。廃止がやむを得ないのであれば、保科、長野駅を結ぶぐるりん号等、代替え策を是非お願いします。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
41	69	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	長野電鉄屋代線を廃止して10年で、今度はバス路線の保科線を廃止するとは、市の交通政策がいかに無策で地域住民を軽視しているとしか言いようがありません。荻原市長、隣の富山市を参考にしてください。LRTを導入して見事な都市再生と地域交通の確保を実現しています。何の地域交通確保の戦略も無く、バス路線を廃止することには賛成できません。 少なくとも、旧信濃川田駅までは存続させ、駅の敷地を無料の駐車場としてパーク&バスライドを試行してください。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
42	69	第5章 3. (1) 公共交通のネットワーク再構築及び運行	保科温泉線について 完全な廃線は、この地域に人が住まなくなる(住めなくなる)ということに繋がります。学校から遠い家では、子どもの送り迎えができないため、引っ越しをせざるを得ません(知り合いの実例あり)。同様の理由で、子どものいる若い家族や子どもを設ける予定のある家族にとって、この地域は移住の選択肢から外れます。人口は減り続けます。移動手段が自家用車のみの高齢者世帯は、生活できなくなります。現在のバスのダイヤが、須坂・屋代線と接続が悪いことも、通学に利用している学生にとって不便であり、自家用車で送迎を選択させている一因です。 現在の利用実態(理由)の調査と、少子高齢化の将来を見据えるなかで、住民負担も視野に入れた上で、ぜひ存続に向けた議論をお願いします。	大豆島保科温泉線については、地域の皆さんとバス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。
43	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	ICカードシステムの更新について。60ページ、76ページの工程表も同じ。工程表では、令和7年度(2025年)の導入となっているが、これをより早く前倒して、来年か再来年(2023-2024年)の導入とする。導入するのは、Suica、パスモ、ICOCAなど、全国で使われている地域連携ICカードと互換の「アルクマ・くるる」とする。長野県に、積極的な支援を要請して、県内各地の観光地で使用できるようにする。	システム開発や車載器の入れ替えに時間がかかることから、来年度の導入は困難です。 ICカードシステムの更新に当たり、Suica®をベースに開発された地域連携ICカードの導入を決定し、令和7年春の運用開始に向けて準備を進めています。
44	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	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。	現在のICカードシステム(路線バスや乗合タクシーが対象)の更新のため、鉄道事業者は想定していません。長野県への支援要請については行っております。
45	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	システム更新の背景として「令和6年には法定耐用年数を超えるため、業務継続上のリスクがある」という、後ろ向きの理由しか書いていない。バス事業者への支援・援助も含めて、公共交通機関維持のために、長野市として、積極的な方策をとるべきである。	ICカードシステムの更新に当たり、Suica®をベースに開発された地域連携ICカードの導入を決定し、令和7年春の運用開始に向けて準備を進めています。 ICカードシステムの導入に当たっては、バス事業者への支援を行ってまいります。
46	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	「(ア)運賃設定の再検討」について 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。現在おでかけパスポートの利用者負担額は多くの区間で大人料金の1/3以下と非常に割安な料金設定になっています。おでかけパスポートを利用している高齢者の皆さんは「年金生活者だから」と口を揃えておっしゃいますが、所得ゼロの中学生でさえ、一人前の大人料金を支払っていることを考えたら、高齢者の皆さんにもせめて小学生並みに子供料金ぐら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?周囲のおでかけパスポート利用者の方々にお話しても、そういうと納得されます。 また、公共交通の利用者が少ないのは、運賃の問題もあるかもしれませんが、ダイヤや路線の問題も大きいと思います。高齢者への補助を多少少なくしても、路線やダイヤの維持・拡充にお金を掛け、自動車の運転に不安を感じるようになった高齢者だけでなく、現役世代も使って便利と思える公共交通にしてほしいです。	ICカードシステムの更新と合わせて、おでかけパスポートの内容についても検討してまいります。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
47	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	オンデマンド交通システム実証実験 オンデマンド交通システムでは、地域に合った仕組みづくりが望まれる。信州新町にて実施する実証実験の内容は分からないが、信州新町には大変人気のある道の駅があり、長野市からマイカーで訪れる人が多い。 例えば、道の駅までの路線バスを定時に走らせ、道の駅と信州新町の各地とはオンデマンドでジャンボタクシーや普通タクシーが相乗りで走れば、路線バスは信州新町地区の人と長野市外の人と両方が乗って乗客が増え、道の駅のお客さまも増え、オンデマンドの配車はむだがなくなり利便性が高まる。 道の駅は長野市郊外の要所にあることから、道の駅をオンデマンド用の小型のハブ&スポーク拠点として活用するアイデアである。	信州新町地区で実証実験を行うオンデマンド交通システムは、地区内の停留所間を予約に応じて運行する公共交通で、最適な運行ルートを自動的に設定するシステムです。 道の駅から利用するには、事前の利用者登録と予約が必要となります。
48	70	第5章 3. (2) 運行環境の整備・利便性向上	AI を活用した予約配車システムとは何か具体的に示してください。インターネットの利用率が低い高齢者にとっても安心できるシステムになっているのでしょうか？	信州新町地区で実証実験を行うオンデマンド交通システムは、地区内の停留所間を予約に応じて運行する公共交通で、最適な運行ルートを自動的に設定するシステムです。 地区内の移動手段として利用するには、事前の利用者登録と予約が必要となります。 予約については、インターネットだけでなく、電話による申し込みもできます。
49	71	第5章 3 (2) 運行環境の整備・利便性向上	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）	まちづくりと連携して研究してまいります。
50	75	第5章 3 (3) 利用促進・啓発の実施	須坂市域（IC近く）で大規模商業施設が建設されているが、若穂をはじめ周辺住民の買い物場所となると思う。高齢者の運転免許返上や、単独世帯の増加が見込まれるなかでは路線バス利用のウエイトが増してくる。が、そのバス停の位置が問題。離れていたり、陸橋横断であっては活用しにくい。須坂線も含めて上下が、施設エリア内を経由するコース設定にしてほしい。	施設管理者及びバス事業者と情報を共有します。
51	75	第5章 3 (3) 利用促進・啓発の実施	鉄道屋代線の廃止を経験して、事業者・行政・地域住民のテーブルの重要性を実感した。厳しい状況は大いに情報提供し、住民啓発をはじめ3者で問題を共有し、知恵を出し合うことが必要だ。駅まで遠い鉄道と違って、バス停がこまめにできる路線バスは高齢者の足として大変ありがたい。問題は雨風を防ぐ施設がないこと。せめてベンチくらいは置いてほしい。自治協とも連携して、場所が確保できることから始めたらどうか。	地区から待合所などを設置したい旨ご相談があった場合は、設置費用の一部を補助する「長野市バス待合所設置等事業補助金」の制度をご案内し活用いただいております。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
52	75	第5章 3. (3) 利用促進・啓発の実施	「エ)商業施設等とのタイアップ」について 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。オープン当時のトイゴのように、建物だけ新しくしても、入っているお店が大して繁盛してなかった元あったお店が多い状況だったら、物珍しさで一度は行ってもリピーターになる人は少ないでしょうし、今のようにどこにでもあるお店ばかりだったらわざわざ駐車場のないところに行く意味ありません。旧ダイエー跡地や末広町交差点近くの再開発案があるようですが、公共交通と商業施設とのタイアップは、長野駅から権堂までの中心商業地区の再開発とセットで考えて欲しい。長野市の人わざわざ他市・他県に買い物に行かなくて済むよう、魅力的なお店を招致し、駐車場がないからバスで・電車で行こう、という状況を作って欲しい。	公共交通の利用促進に向けまちづくりと連携して研究を進めてまいります。
53	76	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	長野市公共交通ビジョンのP67新たに取組む施策の振り返りを踏まえた本計画の事業の実施スケジュールがほしい。 また、公共交通ビジョンの3つの指標の現在数値に対する評価を知りたい。	本計画における事業の実施スケジュールは76ページに記載のとおりです。 また、長野市公共交通ビジョンについては計画期間満了時に評価を行うため、現時点では評価していません。
54	77	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	地域公共交通マネジメント体制の市民代表選出方法は、バスを利用しない人達だけでのマネジメントはやめてほしい。	マネジメントに関わる長野市公共交通活性化・再生協議会の委員の選出は、住民又は公共交通機関の利用者として市民団体などから推薦いただいた人となっています。
55	78 79	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	バス路線の評価手法 市と交通事業者の評価手法が異なり、各々自己評価が基本の仕組みであるが、両者は相互補完関係またはトレードオフの関係にあるので、各々の評価が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路線全体の改善を図り、全体最適を目指してほしいことから、全体最適を確認する評価の仕組みを加えてほしい。	民間バス路線の評価手法については、事業者の経営にかかる部分もあることから、市が関与するバス路線とは評価手法が異なります。 総合的な評価については、長野市公共交通活性化・再生協議会で行うこととしており、その委員はバス事業者だけでなく、学識経験者、利用者代表、交通事業者、民間諸団体、関係行政機関で構成していますので、さまざまな見地で全体の評価がされることとなります。
56	78	第5章 5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方	見直し基準 利用率と収支率による見直しは、既存路線を維持したいが悪化したら縮小・廃止を前提としているように見える。また、現在の路線と事業者2社と行政による公共交通体系は最適なものであることを前提にしている。 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、過去の変更に對する検証合わせ検討し、公共交通の発展（＝長野市の発展）につながるような基準として位置づけ、運用して行ってほしい。	年々利用者が減少している中で、現在の公共交通網を維持するために運行方法を見直しなが進めていく方針を定めているものとなります。 長野市の公共交通は、51ページに記載しているとおり、行政、交通事業者、市民がそれぞれの役割を担い、再整備・維持していくこととしています。
57	*	その他	乗合バス全てをEVバッテリー車にし、長野ターミナルはバッテリー交換所にする。	現時点で計画はありませんが、ご意見はバス事業者と共有します。

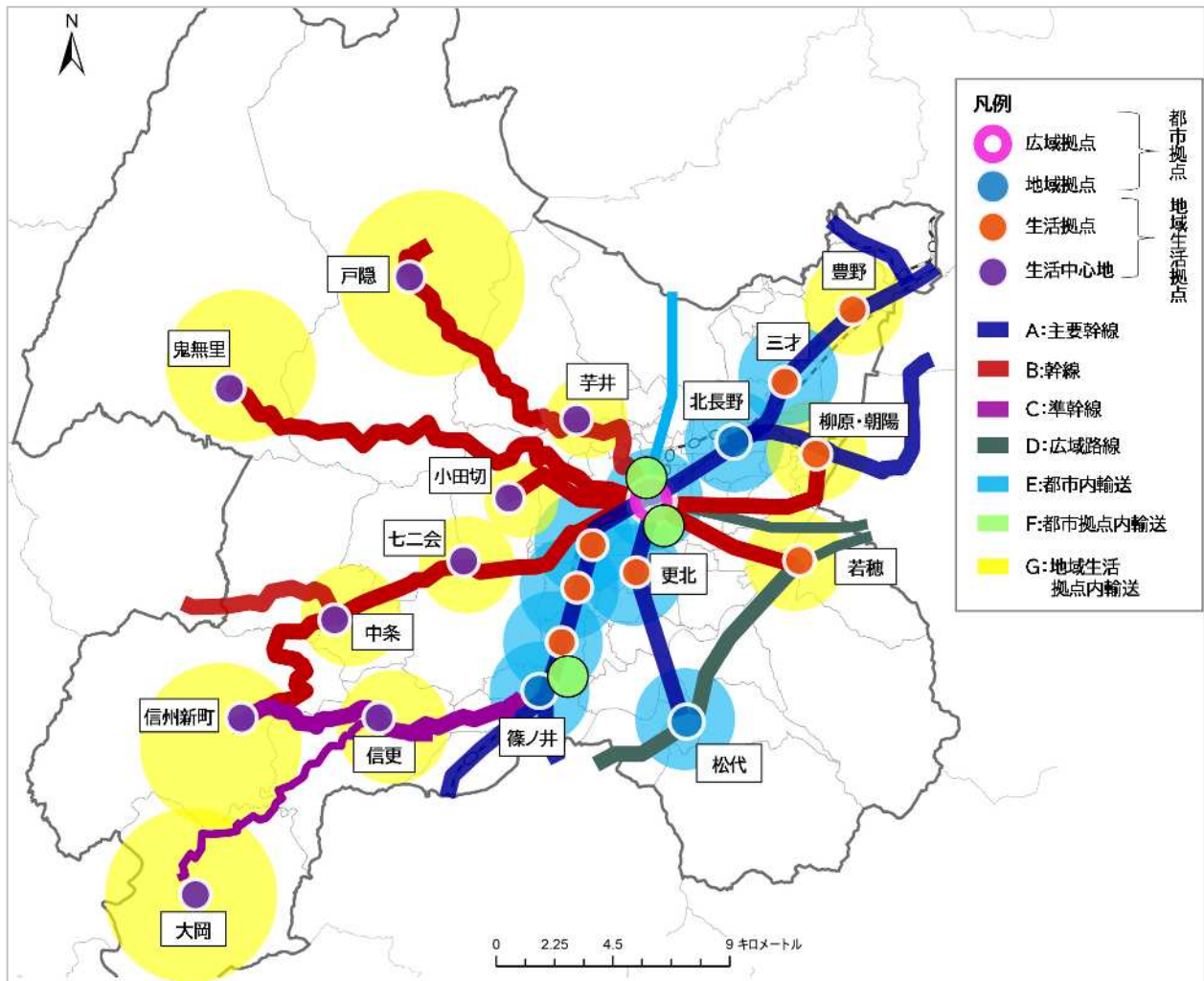
(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
58	*	その他	長野駅－松代城－篠ノ井駅のモノレールを建設する。	現時点で計画はありません。
59	*	その他	長電バス浅川西条線・最終バス（長野駅 22:40 発）が、コロナ禍の最終バス繰り上げされているが、10分繰り下げできないか。	浅川西条線の最終バス（長野駅 22:40 発）の繰り上げは2020年7月5日に終了しており、それ以降現在まで元のダイヤに戻っています。なお、ご意見についてはバス事業者に共有します。
60	*	その他	<p>車社会である長野市に暮らし、車を所有して満足している市民に、意見を募っても解決することではないように思います。運転できない障害を持った方や高齢者や高校生、職場から公共機関で通勤をするよう迫られてる方、観光客など…バス利用者の困りごとを洗い出せば、おのずと答えは見えてくると思います。都会の人たちは、なぜ電車やバスを利用するのかを考えることがヒントになるのではないのでしょうか。車社会の地方では、都会の様には行かないけれど、バスが安くて身近で便利な乗り物になれば、確実に利用者は増える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの運賃が高すぎる。 ・一日の本数が少ない。 ・乗りたいときにバスが無い。 ・乗客が少ないのに大型バスを運行している。 ・バス停が少ない。 ・時刻表通りにバスが到着しないため、本数が少ないバスを待つ事に不安を感じる。 	<p>ご意見はバス事業者と共有します。</p> <p>なお、長野県公式アプリ「信州ナビ」のバスロケーションシステムで、バスの運行状況を確認することができます。</p>
61	*	その他	マイカーの利便性を今より下げる。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。あらゆる形でのマイカー規制は大気汚染、振動、騒音、交通事故を減らし、結果、公共交通の利用者が増え、サービスの質が高まり、社会的弱者（高齢者、子ども、身体障害者）が長野市で生きやすくなることにつながる。	公共交通への転換に向けてエコ通勤を促進するとともに、まちづくりへの参考とさせていただきます。
62	*	その他	意見・提案をするためにホームページまたは各支所にて79ページの資料など小さいデータを読むのは厳しいのではないかと。	パブリックコメント全般において、閲覧用の資料は、見やすいものとなるよう努めてまいります。また、閲覧場所への拡大鏡の設置などについて、今後の課題とします。
63	*	その他	組織体制の充実を図るため、交通政策課を交通局または交通政策部に組織変更してはどうか。	現状にご理解をお願いします。
64	*	その他	バス事業者を1社にすれば効率の良い運行ができるのではないかと。	バス事業者はそれぞれの経営体でありますので、現状にご理解をお願いします。

(5) その他（質問への回答、状況説明）

No.	頁	項目	意見・提案等の概要	市の考え方
65	*	その他	<p>長野市はまちづくりの主な協働先を住民自治協議会としていますが、各住民自治協議会への本計画（案）の説明はどのように実施されましたか？ 住民への説明が無いままパブリックコメントで一括して説明されている点は問題と感じます。</p>	<p>長野市まちづくり意見等公募制度で定めている情報提供の方法となっています。 この計画では大きな方針を定めているもので、路線の見直しについては地域の皆さんと情報を共有しながら進めてまいります。</p>
66	*	その他	<p>ハッピー号の経費負担を重視するあまり1日の車両台数を制限していませんか？ 過密スケジュールによるドライバーの負担、利用者へのサービス低下等、ハッピー号を含む他地区の乗り合いタクシー等の実態把握はどのように実施されていますか？</p>	<p>乗合タクシー等の利用状況については、事業者と共有し、必要な体制を確保していただいております。</p>
67	*	その他	<p>計画全体として、住民のニーズに対応する姿勢が見受けられないため、抜本的な改善が必要だと思えます。 『国が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、市町村がより主体的に地域公共交通を見直し、それを「地域公共交通計画」としてとりまとめていくことを求めている』とありますが、国では同時に「地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促す」としているはずですが、ところが、本計画では移動ニーズへの具体的な対応について一切触れられておらず、記載されている調査も移動実態、利用状況等の定量調査に留まり、ニーズの根拠となる資料が存在しません。本計画以前の「長野市地域公共交通網形成計画」においても同様に利用状況、満足度等の意識調査に留まり、「長野市公共交通ビジョン」に記載されている市民ニーズも満足度などを中心とした、具体性に欠けるものでした。 また、本計画上で、今後、ニーズをはかるような質的調査の予定も記載されていません。54p等で「様々な移動ニーズに対応する」という記載はありますが、根拠となる資料もなく、今後の調査の予定もなく、いったいだれのニーズに対応しようとしているのでしょうか？想像ですか？ 近隣の上越市さんの「総合公共交通計画」では、地区別の現況、交通ネットワークに加え、通学や買い物、交通接続といった具体的な住民意見、ニーズまで記載され、これらに基づいた具体的な再編案までまとめられているのに、長野市ではなぜできないのですか。</p>	<p>長野市都市マスタープラン及び長野市立地適正化計画に基づく整備方針と現状の公共交通網を比較し概ね整備ができてきていることから、本計画での調査は第3回長野都市圏パーソントリップ調査及びICカードデータを利用した移動実態の調査を行っています。その調査結果から、実際にご利用いただいている路線（現在の公共交通網）を維持する方針を定めているものです。 地域公共交通は市民生活に必要な社会基盤であり、これからも確保・維持が必要です。現行の路線網は長年の中で定着しており、また、地域生活拠点内輸送に位置づけている路線などは地域の意見を踏まえて設定してきているものです。 今後の再整備に当たっては、改めて地域住民の皆さんと現状を共有しながら検討していきます。</p>

図表 66 再整備する公共交通体系図



※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金）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。

*地域公共交通確保維持事業とは、地域の特性に応じた生活交通の確保維持に国から支援を受けられる事業をいう。

2) 都市拠点内輸送

広域拠点や地域拠点、一部、生活拠点内の交通結節点と病院や高校などの主要施設を接続する公共交通で、来訪者を含めた移動ニーズに対応します。

特に広域拠点においては交通結節点である長野駅と医療施設、商業施設、教育機関等を接続し、広域拠点を来訪する来訪者の様々な移動ニーズに対応します。

都市拠点内輸送は民間交通事業者が主に再整備・維持を行います。公益性が高い路線については行政が行うものとします。

なお、その再整備においては主要幹線（特に鉄道）、幹線、都市内輸送との競合を避けるとともにタクシーや自転車などの活用も視野に入れるものとします。

3) 地域生活拠点内輸送

地域生活拠点の診療所や商業施設及び幹線等の交通結節点に接続する公共交通で、地域住民（主に高齢者等交通不便者）の少量の移動ニーズに対応します。

地域生活拠点内輸送は行政と地域住民が協働して再整備・維持を行うものとします。また、その再整備においては、やむを得ない場合を除き他の公共交通（特に鉄道）と競合を避けるとともにタクシーなどの活用も視野に入れるものとします。

なお、生活中心地においてはAIを活用したデマンド交通など、自由度の高い移動手段の導入を目指し、交通空白の解消に努めます。

※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）

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。

図表 71 地域間幹線・フィーダー補助を受ける路線及び経費の負担割合

	路線名	経費の負担割合
地域間 幹線	鬼無里線 県道戸隠線 新町大原橋線 高府線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は交通事業者が負担
	屋代須坂線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は、本市と須坂市、千曲市が負担(負担割合:長野市66.8%、須坂市16.0%、千曲市17.2%)
	牟礼線	国1/2、県1/2 ※国、県の補助で補填されない額は飯綱町、本市が負担(本市は市内運行分の一部を負担)
フィーダー 系統	安茂里線 篠ノ井共和線 中条線	国1/2 ※国補助で補填されない額は、市が負担

1) 路線再整備・運行事業

路線再整備・運行事業の内容について記載します。

再整備の基本的な視点は鉄道との接続強化、競合状態の整理、利用者層に合わせた運行内容の変更になります。

(ア) 拠点間路線再整備・運行事業

拠点間を結ぶ図表 72 に示す各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。

図表 72 拠点間を結ぶ路線の再整備で検討する内容

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
幹線	大豆島 保科温泉線 (長野駅 -若穂間)	【現行の運行】 ・毎日、7時台～21時台に34便運行 【課題】 ・若穂地区内の利用が少ない	・若穂地区内について地域生活拠点内輸送に位置づけることを検討する
	篠ノ井 新町線	【現行の運行】 ・月～土曜、7時台～19時台に14便運行 【課題】 ・原市場-篠ノ井駅間において、大岡篠ノ井線と重複している	・朝夕の通学対応は継続する一方、利用が少ない日中の時間帯は便数などについて検討する ・大岡篠ノ井線との連携を検討する
準幹線	川後線	【現行の運行】 ・月～土曜、主に朝夕に8便運行 【課題】 ・鬼無里線と路線が重複している ・鬼無里線との重複区間での利用が半数程度となっている	・現状の幹線から準幹線へ位置づけを変更する。 ・路線長の短縮を検討する
	屋代須坂線	【現行の運行】 ・毎日、5時台～20時台に36便運行 【課題】 ・運行に係る市の補助が大きい ・平日に比べると土日祝日の利用が少ない	・令和6年度に沿線に大型商業施設が開業する予定であるため、施設開業後の影響を確認した上で見直しを検討する
広域路線	綿内屋島線	【現行の運行】 ・毎日、6時台～21時台に43便運行 【課題】 ・運行に係る市の補助が大きい ・平日に比べると土日祝日の利用が少ない	・令和6年度に沿線に大型商業施設が開業する予定であるため、施設開業後の影響を確認した上で、見直しを検討する

実施予定	令和7年度までに路線再整備を行う
事業主体	長野市、交通事業者

(イ) 拠点内路線再整備・運行事業

図表 73 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。

図表 73 拠点内路線の再整備で検討する内容

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
都市内輸送	北屋島線	【現行の運行】 ・毎日、6 時台～20 時台に 37 便運行 【課題】 ・令和 3 年度より廃止路線代替バスとなった ・北尾島線の南北を平林線、綿内屋島線が運行している	・朝夕の通勤・通学対応は継続する一方、利用が少ない日中の時間帯は運行密度を高めるため便数等を検討する ・利用の少ない土日で便数等を検討する
	綱島線 紙屋線	【現行の運行】 ・月～金曜、7 時台～18 時台に 12 便運行 【課題】 ・利用が少ない ・松代線等と重複する運行区間が多い	・利用状況に応じた運行便数の設定や松代線等との統合・接続などを検討する
	田牧線	【現行の運行】 ・月～金曜、7 時台～20 時台に 14 便運行 【課題】 ・利用が少ない ・松代線等と重複する運行区間が多い	・利用状況に応じた運行便数の設定や松代線等との統合・接続などを検討する
	犀北 団地線	【現行の運行】 ・毎日、6 時台～20 時台に 21 便運行 【課題】 ・令和 3 年度より廃止路線代替バスとなった ・平日の朝夕は通勤・通学利用があるものの、日中の利用が少ない ・土日祝日は平日よりも利用が少ない	・朝夕の通勤・通学対応は継続する一方、利用が少ない日中の時間帯は運行密度を高めるため便数等を検討する ・利用の少ない土日で便数等を検討する
	小市線	【現行の運行】 ・月～金曜、7 時台～15 時台に運行。10 便運行 【課題】 ・令和 3 年度より廃止路線代替バスとなった ・ほぼ、新町大原橋線、高府線と路線が重複している	・新町大原橋線、高府線との統合を検討する
	松代 篠ノ井線	【現行の運行】 ・月～金曜、7 時台～18 時台に 7 便運行 【課題】 ・利用が少ない	・利用が改善しない場合は、見直しを検討する
	地域生活拠点内輸送	赤柴線	【現行の運行】 ・月～金曜、8 時台～19 時台に 8 便運行 【課題】 ・利用が少ない

	路線	現行の運行と課題	再整備で検討する内容
地域生活拠点内輸送	金井山線	【現行の運行】 ・月～金曜、8時台～19時台に15便運行 【課題】 ・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	・主要幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけ変更を検討する ・松代線との役割分担を明確にして、路線の短縮も視野に入れた検討を行う
	篠ノ井ぐるりん号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～17時台に12便運行 【課題】 ・利用者が少ない区間がある	・都市拠点内輸送から地域生活拠点内輸送へ位置づけ変更を検討する
	東北ぐるりん号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～17時台に12便運行 【課題】 ・主な利用は信濃吉田駅、北長野駅-市民病院間で、その他の区間は利用が少ない ・近隣に民間路線が運行している	・令和3年度は利用者数が増加していることから、今後の利用状況を注視し、見直しを検討する
	大豆島保科温泉線（若穂地区内）	【現行の運行】 ・毎日、7時台～21時台に34便運行 【課題】 ・若穂地区内の利用が少ない	・若穂地区内について地域生活拠点内輸送に位置づけることを検討する
	大岡篠ノ井線	【現行の運行】 ・月～土曜、6時台～17時台に8便運行 【課題】 ・利用が少ないうえ、通学等定期的な利用がみられない	・準幹線から地域生活拠点内輸送へ位置づけ変更を検討する ・篠ノ井新町線との連携を検討する
	ハッピー号	【現行の運行】 ・月～金曜、7時台～19時台に運行 【課題】 ・午前に利用が集中し、午後の利用が少ない	・大岡篠ノ井線と統合することも視野に見直しを検討する
都市拠点内輸送	北原篠ノ井線 三本柳線 稲里循環線	【現行の運行】 ・月～金曜、6時台～20時台に計19便運行 【課題】 ・利用が少ない ・他の路線と重複している	・利用状況に応じた運行便数の設定や運転免許センター篠ノ井線などとの統合・接続等を検討する
その他	松代観光巡りタクシー	【現行の運行】 ・季節限定の土日祝日運行 【課題】 ・利用者が極端に少ない	・廃止も含めて、見直しを検討する
	茶臼山動物園線	【現行の運行】 ・季節限定の土日祝日運行 【課題】 ・利用者が極端に少ない	・廃止も含めて、見直しを検討する

実施予定	令和7年度までに路線再整備を行う
事業主体	長野市、交通事業者

(2) 運行環境の整備・利便性向上

1) 地域生活拠点内輸送の利便性改善調査

(ア) オンデマンド交通システム実証実験

少量輸送とならざるを得ない中山間地域において、より効率的な運行を目指して、利用者のニーズに細かく対応できる AI を活用した予約配車システムの実証実験を行います。まず、令和 4 年度に信州新町地区で実証実験を行います。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。実証実験の結果、オンデマンド交通が不効率な場合は、タクシーの活用など別の少量移送の導入を検討します。

なお、実証実験の結果を受け、地域生活拠点内輸送の利便性が向上することが見込まれる場合、他の地域への展開を進めます。

実施予定	令和 4 年度より信州新町地区で実証実験を行う 信州新町地区での実証実験結果を踏まえて、他地域への展開、もしくは、タクシーの活用など別の方法を検討する
事業主体	長野市

2) 利便性の高い運賃、支払方法の検討

(ア) 運賃設定の再検討

一人でも多くの人に使ってもらえるように、運賃設定の再検討を行います。

地域生活拠点内輸送については、運行区域が限定され、競合も少ないことから均一運賃とすることを検討します。幹線、準幹線については遠距離移動の運賃負担を軽減するために、運賃上限制限等について調査・研究を進めます。

また、乗継による利用者の負担を軽減するため、IC カードで利用した場合 90 分以内にバス等を乗り継ぐと運賃から最大 50 円割引かれる乗り継ぎ割引運賃を継続します。加えて、地域生活中心地における地域生活拠点内輸送から幹線、準幹線への乗り継ぎについては割引額の拡大を検討します。

実施予定	令和 4～6 年度に検討。実施可能の目途が立てば、令和 7 年度から実施
事業主体	長野市、交通事業者

(イ) IC カードシステムの更新

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。

実施予定	令和 6 年度から実施
事業主体	長野市、アルピコ交通、長電バス等交通事業者

5. 地域公共交通のマネジメントに対する考え方

(1) 地域公共交通のマネジメント体制

本計画に基づく公共交通の運行・維持、その他関連する事業は、「市民代表」「交通事業者」「長野市」及び関係機関、有識者などで構成される「長野市公共交通活性化・再生協議会」（以下、協議会）においてマネジメントしていきます。

(2) マネジメントの概要

マネジメントの概要と主な内容を以下に示します。

図表 77 地域公共交通のマネジメントの概要

	中長期の地域公共交通マネジメント	短期的な地域公共交通マネジメント
目的	本計画全体の成果を評価し 次期計画に反映する	各事業の利用状況等を共有し、 事業の見直し等につなげる
評価主体	協議会	各事業主体
評価時期	本計画の最終年度	毎年
目標	本計画全体の目標	各事業主体が事業計画で定める目標
評価の対象	計画全体	各事業

●中長期の地域公共交通マネジメントの主な内容：全市的な視点からのマネジメント

- ・全市的な視点から地域公共交通全体のあり方の検討と導出
- ・地域公共交通のあり方を実現する公共交通体系の再整備案の導出の実施

●短期的な地域公共交通マネジメントの主な内容：モニタリング

- ・バス路線の運行改善に向けたモニタリング（利用状況の把握／改善案導出）
- ・利用環境整備・利用促進事業等の進捗管理／評価・検証・改善案の導出

本市においては、地域公共交通のマネジメントは、行政がリーダーシップをとりつつ、市民、交通事業者、長野県や国などの関係機関と連携・調整を行いながら、進めるものとします。

(3) マネジメントサイクル

1) 中長期的な地域公共交通のマネジメントサイクル

本計画で定めた地域公共交通のあり方や整備・維持の方針は短期的に変化するものではありません。しかし、「移動」に関する技術革新が急速に進んでいる状況や交通事業者での路線維持が難しくなっている現状においては、柔軟に計画を見直していくことが求められます。特に公共交通体系については、状況に併せて路線種別の変更などを行っていく必要があります。

また、計画最終年度においては、協議会が中心となり本計画の総括を行い、改善点等を

次期計画に反映させるものとします。

2) 短期的な地域公共交通のマネジメントサイクル

本計画が確実に実施されていくために、P61～75に示された各事業主体が、毎年度年次事業計画を策定し、当該年度で実施する事業内容及び目標（目標値）などを設定し、協議会において審議・承認を行います。

各事業主体は、承認された年次事業計画に基づき、事業を実施し、その結果について評価・検証及び改善点を導出し、翌年度の年次事業計画に反映させるものとします。

図表 78 年次事業のマネジメントサイクル

PDCA	内容	時期
計画作成	本計画及び前年度評価・検証結果にもとづいて年次事業計画を策定 年次事業計画は、協議会において審議・承認する	4～5月
実施・共有	年次事業計画に基づき事業を実施 運行状況／事業実施状況の共有	通年 10月
評価・検証	バス路線評価：利用状況(OD、利用者数／乗車密度)等から各路線の課題を導出 その他の事業評価：事業の進捗／目標値等から当該事業の課題を導出	3～4月
改善案導出	評価・検証で明らかになった課題をもとに次年度以降の改善策を導出 次年度の年次事業計画へ反映	4～5月

(4) バス路線評価の詳細（施策1に対する評価手法）

短期的な地域公共交通マネジメントの中心になるのは、「施策1：公共交通のネットワーク再構築・運行」における各路線の評価、見直しです。

市が関与するバス路線、交通事業者が運行する民間バス路線では、評価手法が異なるため、それぞれの手法について以下に記載します。

1) 市が関与するバス路線の評価手法

市が関与するバス路線に対する路線評価は以下のように実施します。

- ・対象路線の抽出：前年の利用実績等（※1）から毎年度改善が必要な路線を抽出
- ・見直し内容：運行方法、運行経路、運行便数（時間帯）
- ・見直し方法：見直し基準となるデータを整理した後、路線関係者（※2）と共有データに基づき、関係者内で改善案を検討
- ・見直し期間：地域の実情に応じて、検討期間、見直し案実施時期を決定

※1：「長野市コミュニティバス等の運行方法見直し基準」等を参考に抽出。

ただし、地域の状況（地域におけるバス交通の必須性／公共性・公益性）など質的な基準も勘案の上、見直し対象路線を抽出する。

※2：自治協議会、利用者、交通事業者、行政などを想定。路線によって関係者が異なるため、路線毎に設定。

2) 民間バス路線の評価手法

民間バス路線は交通事業者の責任において運行している性質上、その評価・改善は当該交通事業者が主体的に行うこととなります。

しかし、民間バス路線も本市の公共交通網を形成する重要な路線です。よって、協議会において一体的に公共交通網をマネジメントしていくために、民間バス路線の利用状況や今後の見通し等を協議会において定期的に共有します。これにより、公共交通網の全体最適及び維持に向けた討論を行う土台を形成します。

(5) その他の事業の評価手法（施策2～4に対する評価手法）

施策2～4における事業については、事業毎に目的、実施方法、成果、目標（目標値）を設定し、年次事業計画に盛り込みます。この年次事業計画に記載される目標の達成状況の評価を行い、その結果を踏まえ改善案を導出するものとします。

評価は市が実施する事業については確実にを行い、市以外の主体（交通事業者や自治協議会等）の実施事業については、極力評価を行うものとします。