

長野県地域公共交通計画案に対するご意見と長野県公共交通活性化協議会の考え方

1 募集期間 令和6年4月25日（木）から令和6年5月24日（金）まで

2 件数 143件（31者）

3 お寄せいただいたご意見と協議会の考え方

※ご意見は受付順に掲載しています。また、「ご意見（要旨）」は事務局（長野県交通政策課）において整理したものです。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
1	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ①交通空白地有償運送を行おうとするNPO法人等に対する支援	交通過疎地域においては、特に交通手段を有しない高齢者等を対象にしたタクシー等の活用を進める必要があるが、これに関する施策が具体的に記述されていない。 高齢者等の移動手段の確保は、過疎地域等においては極めて重要であり、具体的かつ有効な施策を計画に記述すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（4）①交通空白地有償運送を行おうとするNPO法人等に対する支援」に「交通空白地における高齢者等の輸送移動手段の確保に向けて、タクシーや地域の輸送資源を活用した取組等の検討」を追記しました。
2	9～15	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 2. 公共交通の整備状況 2-2 各交通モードの概況	乗合バス事業・貸切バス事業・タクシー事業の輸送人員について、R5まで表示して計画を立てるべきではないか。	ご意見を踏まえ、「第2章2-2各交通モードの概況」に記載している鉄道、乗合バス、貸切バス、タクシーの輸送人員を最新の公表値へ更新しました。
3		記載なし	飯伊地域は松本や長野への交通の便が大変貧弱であるため、松本・長野への快速電車を走らせるなどJR飯田線の改善を図ってほしい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（1）③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進」に「利便性向上に係る要望活動」について追記しました。
4	65 118	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2（2）県内高速バス路線「みすずハイウェイバス」の運行継続に対する支援（利用促進含む） 第4章地域編 9. 長野地域 9-4地域公共交通の将来ネットワーク	国では高速バスと他の交通手段をつなげ交通拠点の機能強化を図るための指針「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」を取りまとめ、全国へ推進している。今回の計画案において「みすずハイウェイバス」の維持・確保を目指す方針が示されたことは大変素晴らしいと考える。そうした中、千曲市ではスマートICを活用し、高速バスと他の交通手段を結ぶモーダルコネクタ拠点の整備を進めているが、長野地域におけるこの広域的交通拠点整備の取組について、本計画案への記載があっても良いのではないかと。	いただいたご意見については、長野地域編の更新にあたり、長野地域別部会での議論に活用させていただきます。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
5	概要版 1	II-1-(1)目指す将来像	高齢ドライバーによる交通事故が増加しているが、免許返納に踏み切れない高齢者も多い。掲げられている将来像に賛成で、「自家用車に頼らなくても大きな不便を感じず」の部分が特に良いと思う。ぜひ県民をあげて実現したい。	目指す将来像の実現に向けて、県・市町村・事業者・利用者等の関係者が一体となって計画を推進してまいります。
6	概要版 3	II-3 施策の方向性	掲げられている施策の方向性に賛成である。その中でも免許返納後の足の確保のための地域のコミュニティバスやオンデマンド交通への支援や観光振興のための二次交通網の整備への支援を求める。また、マイカー通勤を自粛し、公共交通機関の利用を促進する企業へのインセンティブの充実も望む。	ご意見のとおり、免許返納者を含む高齢者や観光客などの移動手段の確保は重要な課題と認識しており、県・市町村・事業者等が連携し、移動手段の確保やサービスの品質保証に取り組んでまいります。 また、公共交通機関の利用を促進する企業へのインセンティブについては、ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に従業員に対して公共交通を利用した通勤を促す企業への支援策の検討について追記しました。
7		その他 （タクシー関係について）	昨年のタクシー運賃改定後、運転手の減少が下げ止まっていると聞いている。一部の地域でのタクシー不足を全県的なタクシー不足とは決めつけずに、最新のデータをもって、どの地域のどの時間帯でどのようなタクシー不足が起きているのかを冷静に判断すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（4）②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進」に「最新のデータ等によりタクシーの供給不足の状況を確認するとともに」と追記しました。
8		その他 （タクシー関係について）	安易に日本版ライドシェアでの解決を決めず、タクシー事業者による供給力不足解消への努力に県としてさらなる支援をしてほしい。	「日本版ライドシェア」はタクシー事業者の管理の下で、雇用又は委託した一般ドライバーが運行を担うことから、既存のタクシー事業者の事業活動の中で、その安全管理のノウハウを生かしながら、タクシーの供給不足を補う一つの手法であり、一定の効果が見込めるものと考えております。引き続きタクシー事業者等とも連携しながらタクシーの供給不足解消に向けた取組への支援策を検討してまいります。
9		その他 （タクシー関係について）	タクシー運転手を増やすための支援にもっと工夫が必要ではないか。	タクシー運転手の確保については、計画書の「施策1 地域公共交通の担い手確保」に記載した施策・事業を着実に実施してまいります。引き続き担い手の確保に向けて、効果的なあらゆる手法を検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
10		その他 (タクシー関係について)	日本版ライドシェアを行う場合、あくまでタクシーの補完となるような運用方法を考える必要がある。ライドシェアの影響により、事業者の負担が発生したり、運転手の賃金に影響が及ぶようでは本末転倒である。	「日本版ライドシェア」はタクシー事業者の管理の下で、雇用又は委託した一般ドライバーが運行を担うことから、既存のタクシー事業者の事業活動の中で、その安全管理のノウハウを生かしながら、タクシーの供給不足を補う一つの手法であり、一定の効果が見込めるものと考えております。 ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2(4)②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進」に「タクシーの補完としての」と追記しました。
11	54	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 2. 保証すべき移動とサービスの品質保証 (2) 決済環境 等	「交通系ICカードが使える環境」を整備されるとの方針だが、現在JR東日本では交通系ICカードの発売を一時中止している。また、訪日外国人観光客の多くはクレジットカード等のキャッシュレス決済を利用しており、他県の公共交通機関ではクレジットカード等のキャッシュレス決済端末整備を進めている。 そのため、「交通系ICカード」に限定せず、スマートフォンやクレジットカード等の幅広いキャッシュレス決済への対応も視野に入れた方針とすべき。 また、交通系ICカードの確保について、長野県ではどのように検討しているのか。	鉄道等、全ての交通モードにかかわらずシームレスに利用できること、入手が容易であること、処理速度が速いことなどから、本計画においては、交通系ICカードが使える環境の整備を保証すべきサービスに掲げているところです。他の決済手段の普及についても全国の利用状況等を踏まえ、必要に応じ検討してまいります。 また、交通系ICカードの発売中止は、半導体不足が原因のため、国に対して半導体の安定的な確保・供給について要望してまいります。
12		記載なし	県内では中山間地が多く、採算面や運転手不足による路線バスの休廃止が相次いでいる中、県が公共交通の維持・活性化に積極的に取り組んでいることは大変評価する。しかし、事業者の撤退後、市町村が代替輸送手段を提供しているが、財政負担や運行ノウハウの不足などの課題があるため、より踏み込んだ支援を期待する。	「施策2(5)②交通専門家(モビリティ・アドバイザー)の派遣」に市町村へのノウハウ支援について記載しております。また、県と市町村の役割分担も踏まえながら、バス路線の維持・確保に必要な支援を行ってまいります。
13	62	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5. 目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策1 地域公共交通の担い手確保	親が普通免許取得費用を出せる経済状況ではない若者もいるため、地域公共交通の担い手獲得と若者の就労支援の両方の観点から、地域公共交通の担い手奨学金があるとよい。 また、運転手の待遇改善は介護労働者の待遇改善の加算と同様の財政支援が必要であり、運転手以外の関連職種に対する目配りも重要である。	担い手不足は喫緊かつ最重要の課題と認識しており、施策の方向性に「地域公共交通の担い手確保」を掲げたところです。いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保に向けて、効果的なあらゆる手法を検討してまいります。 また、「施策1(1)⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に賃金の引上げなどの運転手の待遇改善等に向けた取組の促進について記載しております。
14	65	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5. 目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (2) 県内高速バス路線の確保・維持	市町村だけで支えていくのは困難なので、上伊那と下伊那圏域もしくは全県単位での支援が必要。	ご意見の趣旨は、「施策2(2) 県内高速バス路線「みずずハイウェイバス」の運行継続に対する支援」において、県による財政支援及び県・市町村・事業者が一丸となった利用促進策の実施などみずずハイウェイバスの運行継続に向けた取組を記載しております。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
15	1	第1章 はじめに 1.計画の背景と目的	長野県内をはじめ全国各地で公共交通の衰退、さらには人手不足の状況から路線バスの撤退、休止、廃止が相次いでいる。 この様な状況から県が率先して「長野県地域公共交通計画」を策定し、県全域を範囲とした計画の策定ならびに10地域ごとの地域編の策定を行うなど、地域公共交通の維持・活性化に大きな役割を果たしていると認識している。	地域公共交通は、住民の日常生活や観光客の移動に欠かすことのできない社会的共通資本であることから、これまでの交通事業者の自助努力に頼る発想から脱却し、これまで以上に行政に関わる仕組みへの転換などについて検討を進め、公共交通が将来にわたり維持・発展できるよう官民連携で取り組んでまいります。
16	1	第1章 はじめに 1.計画の背景と目的	本計画について、あらゆる場を通して県民に広く周知するとともに、各市町村に対しても周知を図られたい。 また、10地域ごとに説明会を開催するなど、地域公共交通の現状と課題、住民ニーズの把握、公共交通への利用転換と利用促進を図られたい。	本計画を市町村、交通事業者や県民の皆様をはじめとした多様な関係者とともに推進していくため、広く県民の皆様にも周知を図ってまいります。 また、10地域ごとの地域別部会において、地域の公共交通の現状・課題やニーズを捉えた上で、本計画に掲げた品質保証の具体化に向けて議論し、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその確保に向けて取り組んでまいります。
17	1?	第1章 はじめに 1.計画の背景と目的	計画の指標及び目標値が示されているが、目標達成に向けた実施行動計画をより具体的に示すことが重要と考える。	ご意見の趣旨は、「第3章6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）」の「6月協議会の内容」において「当年度における事業内容の協議・確定」という記載に含まれております。
18	1	第1章 はじめに 1.計画の背景と目的	地域的な課題については、個別で意見を反映してほしい。	広大な県土を有する本県は、生活圏ごとに移動特性等が異なることから、本計画では県下10地域ごとに地域特性や課題、地域公共交通の将来ネットワーク等を取りまとめた地域編（第4章）を策定しております。 地域的な課題については、この地域編で反映してまいります。
19	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	本年度より他県からバス運転手として就業する移住者に対して支援金を支給する施策が実施されるようになったが、全国的にバス運転手不足が深刻で奪い合いの状況も見受けられる。長野県として、県営住宅や市営住宅への入居補助など居住に対する施策を講じられたい。	担い手不足は喫緊かつ最重要の課題と認識しており、施策の方向性に「地域公共交通の担い手確保」を掲げたところです。いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
20	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	担い手不足はバス運転手だけでなく、バスの整備者や鉄道の乗務員など公共交通に従事する職種全般で起こっている。安全運行を確保するためにも、運転手だけでなく技術職や事務員（運行管理者など）も含めた人材確保策が必要。	ご意見のとおり、運転手をはじめ公共交通を支える職種全般で担い手不足が課題となっていると認識しており、例えば施策1（1）②に記載している専門の就職相談窓口では、運転手に限らず広く運輸業界全般の求職者を対象としているなど、今後もあらゆる手法を検討し、公共交通の担い手確保に取り組んでまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
21	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	2種免許取得への支援策は講じられているが、学校を卒業してバス運転手に従事しようとする者に対する、普通免許取得への支援策も必要。	いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保・育成に向けた効果的な手法を検討してまいります。なお、タクシーの2種免許の取得支援については、支援対象者の年齢制限を引上げを行っております。
22	48	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-3ゼロカーボン	長野県ゼロカーボン戦略（令和4年5月改定）では「交通・物流分野においても二酸化炭素排出量の削減が求められており、自家用車に替えて、鉄道・バスを利用することで二酸化炭素排出量を削減することが期待されます。」と記載がされている。マイカーから鉄道・バスへ切り替える具体的な施策を講じられたい。	マイカーから公共交通への利用転換に関する施策は、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。
23	52	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 2.保障すべき移動とサービスの品質保証	通院の際にバス路線が少ない、通学の際に親の送迎が負担となっていることなどから、ダイヤの見直しや増便などの改善策が必要。	通院や通学の移動に必要なダイヤ設定や便数の確保は、10地域ごとの地域別部会において具体的な取組を検討してまいります。
24	54	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について	赤字路線であるJR大糸線・飯山線・小海線・辰野～塩尻間について、特に緊急時（災害時など）の時の大切な輸送経路となるため、国と連携して鉄道のネットワークの維持を図られたい。	ご意見の趣旨は、「施策2（1）⑤地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置」に記載している話合いの場等で地域の関係者とともに議論してまいります。
25	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	タクシー特措法に基づく地域協議会等を通じ、運転手の賃金・労働条件の改善を図り、タクシー事業の安定化を目指すべき。	運転手の待遇改善については、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。運転手の確保のためにも運転手等の待遇改善に向けた施策を検討していくとともに、タクシー事業の安全化に向けた取組についても検討してまいります。
26	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	コロナ禍でタクシー運転手の離職が相次いだが、運転手不足を理由に安易にライドシェアを導入すべきではない。	政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、現在軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきであると考えます。 今後も担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
27	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	昨年のタクシー運賃改定後、運転手の減少が下げ止まっていると聞いている。一部の地域でのタクシー不足を全県的なタクシー不足とは決めつけずに、最新のデータを分析し、どの地域のどの時間帯でどのようなタクシー不足が起きているのかを冷静に判断すべきである。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（4）②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進」に「最新のデータ等によりタクシーの供給不足の状況を確認するとともに」を追記しました。
28	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	海外ではライドシェア導入によって、自動車の増加による渋滞や環境問題がおきており、このような事例を踏まえ、二酸化炭素削減を推進するためにも安易なライドシェアの導入はすべきではない。	現在政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきと考えます。 今後も自家用車から公共交通への利用転換促進するなど脱炭素化に向けた取組を推進してまいります。
29	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	公共交通の利用者を増やすため、利用促進に向けた施策・事業をより具体的に示し、より効果的な事業展開を計画案に盛り込まれたい。	公共交通の利用促進に向けた施策・事業は、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。また、ご意見を踏まえ、事業内容に企業等への支援等の具体的な取組を追記しました。
30	72	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策4 移動における脱炭素化の推進 （1）モビリティマネジメントの推進	モビリティマネジメント検討委員会の報告を各市町村や関係団体、県民へ十分に周知し、促進を図られたい。	「施策2（6）及び施策4（1）モビリティマネジメントの推進」に記載している施策は、モビリティマネジメント検討委員会の報告に基づき構築しております。引き続き市町村や関係団体、県民へ十分に周知し、公共交通の利用促進に取り組んでまいります。
31		その他	令和5年度第1回県政アンケート調査では、路線や運行本数の増加など公共交通の利便性向上を求める声があがっており、これらの県民の声を反映した施策を実施されたい。	路線や運行本数の増加を図るためにも、喫緊の課題である運転手不足への対策が必要であると考えており、計画案の「施策1 地域公共交通の担い手確保」に記載の各種事業を着実に実施するとともに、利便性向上に向けた取組を推進してまいります。
32		その他（財政的な課題について）	公共交通の安定した運行確保のための積極的な財政投入、行政の主体的な関与の強化、交通事業者への安定した支援策による公共交通の維持が必要。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
33	55	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について 図3.1拠点と軸・主要幹線等を接続した地域公共交通ネットワークのイメージ	拠点等の設定について、松代町が何の拠点にもなっていないため、地域拠点に設定し、長野一松代間を幹線に設定するよう要望する。	いただいたご意見については、長野地域編の更新にあたり、長野地域別部会での議論に活用させていただきます。
34	52	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 2.保証すべき移動とサービスの品質保証	本県では自家用車利用の依存が高いため、このような実態を考慮すると交通弱者と言われる学生・高齢者の通学及び通院等を第一とする福祉政策として品質保証に賛成である。	今後、地域ごとに必要なサービスの水準を議論し、品質保証を実現させるための具体的な方策を検討し、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその確保に向けて取り組んでまいります。
35	47～50	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢、 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	担い手不足はバス運転手だけでなく、バスの整備者や鉄道の乗務員など公共交通に従事する職種全般で起こっている。安全運行を確保するためにも、運転手だけでなく技術職や事務員（運行管理者など）も含めた人材確保策が必要。 公共交通に従事する全ての職務の人材確保策が必要であることから、交通運輸産業を魅力的な産業に育てるため、県全体の産業政策の重要な柱として位置づけ、必要な支援策を講じること。	ご意見のとおり、運転手をはじめ公共交通を支える職種全般で担い手不足が課題となっていると認識しており、例えば施策1（1）②に記載している専門の就職相談窓口では、運転手に限らず広く運輸業界全般の求職者を対象としております。また、地域公共交通の担い手確保については、「しあわせ信州創造プラン3.0」の「新時代創造プロジェクト」においても必要な取組を進めることとしています。今後もあらゆる手法を検討し、公共交通の担い手確保に取り組んでまいります。
36	47～50	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢、 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	他都道府県からの移住者に対するドライバー等人材確保支援事業に期待するところであるが、担い手不足は全国的課題であることから、ドライバー移住者に公営住宅をはじめとする住居確保の支援策をプラスし長野県への移住の魅力を付加する施策を講じること。	担い手不足は喫緊かつ最重要の課題と認識しており、施策の方向性に「地域公共交通の担い手確保」を掲げたところです。いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
37	47～50	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢、 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	退職自衛官や消防吏員へのアプローチを具体化するとともに、2種免許取得の支援策をセットで講じること。	退職自衛官や消防吏員へのアプローチについて、他県の先行事例等を研究しながらより効果的・具体化手法を検討してまいります。 また、2種免許取得への支援策は「施策1（2）①二種免許取得費用の支援」に記載している施策を合わせて活用してまいります。
38	51	第3章 公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標 1-1本計画において目指す将来像と基本的な方針 (2) 基本的な方針	基本方針における「行政の主体的関与」が肝であり、市町村と連携し、財政支援を充実させて県全体で整合性のある施策を展開することを求める。 また、「公共交通に対する公的関与の在り方検討・研究」について、先送りすることなく着実な関与の充実を図られたい。	県と市町村は「第3章3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則」に基づき、連携しながら効果的に施策を推進してまいります。また、「公共交通に対する公的関与の在り方検討・研究」についても、先送りすることなくこれまで以上に行政が関与する仕組みの検討・研究を進めてまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
39	51	第3章 公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標 1-2計画の目標	目標1、目標2について、利用転換を図るためには通勤における公共交通の役割も重要であり、移動における脱炭素化を推進するためにもマイカー通勤から公共交通利用への転換を図ることについて明示が必要。併せて、事業者に対する利用転換促進のためのインセンティブ、政策誘導が必要と考える。	ご意見の趣旨を踏まえ、「第3章3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則」に利用者の役割を追加し、「公共交通の社会的意義を認識し、「乗って残す、乗って活かす」という意識を持って、日常生活の中で積極的に公共交通を利用する」ことを追記しました。また、事業者に対する利用転換促進については、「施策2(6) モビリティマネジメントの推進」に支援策の検討を追記しました。
40	51	第3章 公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標 1-2計画の目標	目標3について、速やかに10圏域ごとに「保証すべきサービスの品質」がまとめられ、明示することが望まれる。計画を県民に分かりやすく示すことにつながるとともに、策定されている市町村の地域公共交通計画との整合性を図っていくことにつながれると考える。	今後、速やかに品質保証を実現させるための具体的な方策等を地域ごとに議論しとりまとめ、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその実現に向けて取り組んでまいります。
41	53	第3章 公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 3.目標を達成するため実施する施策の方向性 3-1施策の方向性	赤字路線であるJR大糸線・飯山線・小海線・辰野～塩尻間について、特に緊急時(災害時など)の時の大切な輸送経路となるため、国と連携して鉄道のネットワークの維持を図られたい。 また、緊急時(災害時)への対策にも鑑み、JRと民鉄を合わせて、鉄道の重要性を明確に位置付け、維持・存続を図る方向性を明示されたい。	ご意見の趣旨は、「施策2(1)⑤地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置」に記載している話合いの場等で地域の関係者とともに議論してまいります。
42	66	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (3) 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保	「広域的・幹線的なバス路線の維持・確保」のほか、市町村の生活圏域における路線バスの維持・確保についても、圏域ごとに計画に盛り込み、市町村の取組を支援されたい。	市町村の生活圏域におけるバス路線についても、特に市町村域を超えるものについては、地域編で議論を行うことを想定しております。市町村の取組に対する支援についても検討してまいります。
43	66	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (3) 広域的・幹線的なバス路線の維持・確保	「広域的・幹線的なバス路線の維持・確保」について、継続的な財政支援を講じられたい。	「3章3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則」の長野県の役割に記載のとおり、広域的・幹線的なバス路線の維持・確保は県の役割と認識しており、必要な予算額の確保に努めてまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
44	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保	コロナ禍でタクシー運転手の離職が相次いだり、運転手不足を理由に安易にライドシェアを導入すべきではない。また、改正タクシー特措法に基づく地域協議会等を通じ、まずはタクシー事業の安定化を目指すべき。	政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、現在軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきであると考えます。今後も担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討していくとともに、タクシー事業の安全化に向けた取組について検討してまいります。
45	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保	「日本版ライドシェア」においてはタクシー事業者が運行主体に限定されているところであるが、この限定の枠内での運用にとどめることに留意し、運転手・利用者の安全確保、適正な運賃、適性な賃金・労働条件の確保を第一義に県タクシー協会との協議にあたられたい。	「日本版ライドシェア」はタクシー事業者の管理の下で、雇用又は委託した一般ドライバーが運行を担うことから、既存のタクシー事業者の事業活動の中で、その安全管理のノウハウを生かしながら、タクシーの供給不足を補う一つの手法であり、一定の効果が見込めるものと考えております。ご意見の趣旨を踏まえ、タクシーの供給不足解消に向けた事業者の取組を促進してまいります。
46	71	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （5）市町村の取組に対する支援 ③まちづくりと連携した取組の推進	中心市街地への自家用車の乗り入れ規制、トランジットモールやパークアンドライド用駐車場の整備について、まずは長野市・松本市及び代表的観光地において具体的な検討を着手するよう指導を強められたい。	ご意見も踏まえ、市町村のまちづくりと連携した取組を推進してまいります。
47	78~83	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6.地域公共交通計画のマネジメント	「計画の指標及び目標値」について、県計画であることから県域全体の目標値の設定を理解するものの、圏域ごとの目標にまで落とし込み、圏域全体での事業促進を図ることが必要である。	今後、地域編の具体化にあたり各地域での取組を検討する中で合わせて地域ごとに設定することが望ましい指標については、目標値を検討してまいります。
48	78~83	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6.地域公共交通計画のマネジメント	「目標の達成に向けて実施する施策・事業」について、「評価検証と改善のサイクル」が示されているが、単年度ごとの実施計画、ロードマップの作製により評価検証を進めていくことが必要である。	ご意見の趣旨は、「第3章6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）」の「6月協議会の内容」において「前年度における目標達成状況の共有及び事業実施結果の確認と課題分析、当年度における事業内容の協議・確定」という記載に含まれております。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
49		その他（県内地域公共交通の維持・確保に向けた全般的な課題）	本計画について、あらゆる場を通して県民に広く周知するとともに、各市町村に対しても周知を図られたい。 また、10地域ごとに説明会を開催するなど、地域公共交通の現状と課題、住民ニーズの把握、公共交通への利用転換と利用促進を図られたい。	本計画を市町村、交通事業者や県民の皆様をはじめとした多様な関係者とともに推進していくため、広く県民の皆様にも周知を図ってまいります。 また、10地域ごとの地域別部会において、地域の公共交通の現状・課題やニーズを捉えた上で、本計画に掲げた品質保証の具体化に向けて議論し、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその確保に向けて取り組んでまいります。
50		その他（県内地域公共交通の維持・確保に向けた全般的な課題）	脱炭素化という形で環境保全の観点から公共交通の維持・確保、利用転換が示されているが、加えて、公共交通を利用して歩いて暮らすまちづくり、健康増進という観点からのアプローチ、県民周知が必要と考える。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に「公共交通の利用が健康づくりや二酸化炭素排出量の削減等に繋がることを周知し」を追記しました。
51		その他（県内地域公共交通の維持・確保に向けた全般的な課題）	「行政の主體的関与の強化」に関し、系統的で継続的な財政支援を充実させること。また、市町村計画と整合を図るとともに、県民にわかりやすい計画とし、県民に公共交通の役割と重要性が共有されることで公共交通への利用転換に向けた県民運動の展開へとつながる政策・施策効果をあげられるよう尽力されたい。	「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、これまで以上に行政が関与する仕組みを検討してまいります。 また、市町村の施策とも連携した官民一体による公共交通の利用促進に向けた取組を検討してまいります。
52		記載なし	長野県内をはじめ全国各地で公共交通の衰退、さらには人手不足の状況から路線バスの撤退、休止、廃止が相次いでいる。 この様な状況から県が率先して「長野県地域公共交通計画」を策定し、県全域を範囲とした計画の策定ならびに10地域ごとの地域編の策定を行うなど、地域公共交通の維持・活性化に大きな役割を果たしていると認識している。	地域公共交通は、住民の日常生活や観光客の移動に欠かすことのできない社会的共通資本であることから、これまでの交通事業者の自助努力に頼る発想から脱却し、これまで以上に行政が関わる仕組みへの転換などについて検討を深め、公共交通が将来にわたり維持・発展できるよう官民連携で取り組んでまいります。
53		記載なし	本計画について、あらゆる場を通して県民に広く周知するとともに、各市町村に対しても周知を図られたい。 また、10地域ごとに説明会を開催するなど、地域公共交通の現状と課題、住民ニーズの把握、公共交通への利用転換と利用促進を図られたい。	本計画を市町村、交通事業者や県民の皆様をはじめとした多様な関係者とともに推進していくため、広く県民の皆様にも周知を図ってまいります。 また、10地域ごとの地域別部会において、地域の公共交通の現状・課題やニーズを捉えた上で、本計画に掲げた品質保証の具体化に向けて議論し、行政や交通事業者等の関係者が一体となってその確保に向けて取り組んでまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
54		記載なし	計画の指標及び目標値が示されているが、目標達成に向けた実施行動計画をより具体的に示す事が重要と考える。	ご意見の趣旨は、「第3章6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）」の「6月協議会の内容」において「当年度における事業内容の協議・確定」という記載に含まれております。
55	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	本年度より他県からバス運転手として就業する移住者に対して支援金を支給する施策が実施されるようになったが、全国的にバス運転手不足が深刻で奪い合いの状況も見受けられる。長野県として、県営住宅や市営住宅への入居補助など居住に対しての施策を講じられたい。	担い手不足は喫緊かつ最重要の課題と認識しており、施策の方向性に「地域公共交通の担い手確保」を掲げたところです。いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
56	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	担い手不足はバス運転手だけでなく、バスの整備者や鉄道の乗務員など公共交通に従事する職種全般で起こっている。安全運行を確保するためにも、運転手だけでなく技術職や事務員（運行管理者など）も含めた人材確保策が必要。	ご意見のとおり、運転手をはじめ公共交通を支える職種全般で担い手不足が課題となっていると認識しており、例えば施策1（1）②に記載している専門の就職相談窓口では、運転手に限らず広く運輸業界全般の求職者を対象としております。今後もあらゆる手法を検討し、公共交通の担い手確保に取り組んでまいります。
57	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	2種免許取得への支援策は講じられているが、学校を卒業してバス運転手に従事しようとする者に対する、普通免許取得への支援策も必要。	いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保・育成に向けた効果的な手法を検討してまいります。なお、タクシーの2種免許の取得支援については、支援対象者の年齢制限を引上げを行っております。
58	48	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-3ゼロカーボン	長野県ゼロカーボン戦略（令和4年5月改定）では「交通・物流分野においても二酸化炭素排出量の削減が求められており、自家用車に替えて、鉄道・バスを利用することで二酸化炭素排出量を削減することが期待されます。」と記載がされている。マイカーから鉄道・バスへ切り替える具体的な施策を講じられたい。	マイカーから公共交通への利用転換に関する施策は、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。
59	52	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 2.保障すべき移動とサービスの品質保証	通院の際にバス路線が少ない、通学の際に親の送迎が負担となっていることなどから、ダイヤの見直しや本数の増便など改善策が必要。	通院や通学の移動に必要なダイヤ設定や便数の確保に向けて、10地域ごとの地域別部会において具体的な取組を検討してまいります。
60	54	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について	赤字路線であるJR大糸線・飯山線・小海線・辰野～塩尻間について、特に緊急時（災害時など）の時の大切な輸送経路となるため、国と連携して鉄道のネットワークの維持を図られたい。	ご意見の趣旨は、「施策2（1）⑤地域鉄道路線に係る関係者の話し合いの場の設置」に記載している話し合いの場等で地域の関係者とともに議論してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
61	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	改正タクシー特措法に基づく地域協議会等を通じ、まずはタクシー事業の安定化を目指すべき。	運転手の待遇改善については、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き担い手の確保に向けて、効果的なあらゆる手法を検討していくとともに、タクシー事業の安全化に向けた取組についても検討してまいります。
62	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	コロナ禍でタクシー運転手の離職が相次いだが、運転手不足を理由に安易にライドシェアを導入すべきではない。	政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、現在軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきであると考えます。 今後も担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
63	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	海外ではライドシェア導入によって、自動車の増加による渋滞や環境問題がおきており、このような事例を踏まえ、二酸化炭素削減を推進するためにも安易なライドシェアの導入はすべきではない。	現在政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきと考えます。 今後も自家用車から公共交通への利用転換促進するなど脱炭素化に向けた取組を推進してまいります。
64	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	公共交通の利用者を増やすため、利用促進に向けた施策・事業をより具体的に示し、より効果的な事業展開を計画案に盛り込まれたい。	公共交通の利用促進に向けた施策・事業は、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。また、ご意見を踏まえ、事業内容に企業等への支援等の具体的な取組を追記しました。
65	76	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策4 移動における脱炭素化の推進 （1）モビリティマネジメントの推進	モビリティマネジメント検討委員会の報告を各市町村や関係団体、県民へ十分に周知し、促進を図られたい。	「施策2（6）及び施策4（1）モビリティマネジメントの推進」に記載している施策は、モビリティマネジメント検討委員会の報告に基づき記載しております。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
66	76	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策4 移動における脱炭素化の推進 （1）モビリティマネジメントの推進	長野県ゼロカーボン戦略（令和4年5月改定）では「交通・物流分野においても二酸化炭素排出量の削減が求められており、自家用車に替えて、鉄道・バスを利用することで二酸化炭素排出量を削減することが期待されます。」と記載がされている。マイカーから鉄道・バスへ切り替える具体的な施策を講じられたい。	マイカーから公共交通への利用転換に関する施策は、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。
67	76	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策4 移動における脱炭素化の推進 （1）モビリティマネジメントの推進	都市部へのマイカー流入を抑え、公共交通を利用する誘導施策が必要。	ご意見の趣旨は「施策2（5）③まちづくりと連携した取組の推進」において、「中心市街地への自家用車の乗入れ規制」を記載しております。
68		その他	令和5年度第1回県政アンケート調査では、路線や運行本数の増加など公共交通の利便性向上を求める声があがっており、これらの県民の声を反映した施策を実施されたい。	ご要望の多かった路線や運行本数の増加を図るためにも、喫緊の課題である運転手不足への対策が必要であると考えており、計画案の「施策1 地域公共交通の担い手確保」に記載している各種事業に取り組んでまいります。
69		その他（財政的な課題について）	公共交通の安定した運行確保のための積極的な財政投入、行政の主体的な関与の強化、交通事業者への安定した支援策による公共交通の維持が必要。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。
70	1	第1章はじめに 1.計画の背景と目的	地域のまちづくりや観光振興との連携について、具体的な戦略あるいは政策提案が明示されていない。	公共交通と地域のまちづくりや観光振興との連携に係る取組を行う市町村に対する支援策として「施策2（5）②交通専門家（モビリティ・アドバイザー）の派遣」によるノウハウ支援を記載しております。いただいたご意見を踏まえ、当該施策に「観光やまちづくり」分野の専門家も派遣対象となるよう明記しました。
71	57	第3章 公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について 4-2（1）木曾地域において目指す交通体系（イメージ）	木曾地域における新しいバスルート形成の発想は斬新かつ革新的であるが、これを地域のまちづくりや観光振興とどう連携させていくかについて、具体的な戦略あるいは政策提案が明示されていない。	いただいたご意見については、木曾地域編の更新にあたり、木曾地域別部会での議論に活用させていただきます。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
72		記載なし	木曽地域における新たな観光インフラとして、南北バス幹線における「木曽11宿街道バス」の運行及びこれと連動した「木曽十一宿ビジターセンター」の設置を提案する。	いただいたご意見、ご提案については、木曽地域編の更新にあたり、木曽地域別部会での議論に活用させていただきます。
73	53	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 3.目標を達成するために実施する施策の方向性 3-1施策の方向性	本計画を確実に実践していくには、交通事業者とりわけ路線バス運行事業者との連携は必須条件である。交通事業者への燃料費等の必要経費に対する財政的支援を含めた健全経営への支援制度を拡充すべき。	交通事業者の健全経営へ向けた財政支援について、施策2（7）に記載した「公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において検討してまいります。
74	53	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 3.目標を達成するために実施する施策の方向性 3-1施策の方向性	県でも運転手確保に向けた支援制度をスタートさせたが、市町村と連携し一定の支援を考える時期ではないか。免許取得の支援を含めたバス運転手の確保に向けた支援施策の更なる充実を図るべき。	二種免許取得に対する支援策については、「施策1（2）①二種免許取得費用の支援」に記載しております。今後もあらゆる手法を検討し、公共交通の担い手確保に取り組んでまいります。
75	2	第1章はじめに 2.計画の位置づけ	市町村ごとの地域公共交通計画との整合について、連携するとしているが、計画期間が終了した市町村やすでに策定済みの市町村も多いことから、県の地域公共交通計画としての県内統一した施策なり目標をどのように浸透させていくのか。その際市町村にさらなる負担は生じないのか。	各地域別部会において地域編を議論をする際には、各市町村計画の内容を踏まえた上で議論を行い、その結果、市町村計画への反映が必要となった事項があれば、反映を検討いただくことを想定しております。
76	2	第1章はじめに 2.計画の位置づけ	計画期間について、国の指針に基づき5年間としているが、県全体の公共交通の情勢を考慮するならば、長期的な視点に立った計画にすべき。	ご意見のとおり長期的な視点に立つことは重要であると認識しております。一方で、技術革新、法制度の改正やその他社会情勢の変化など、地域公共交通を取り巻く環境は日々目まぐるしく変化しています。これらの状況変化に適時適切に対応するため、本計画の期間を5年間とした上で、計画期間内であっても随時見直し・改定を行うこととしております。
77	83	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6. 地域公共交通計画のマネジメント 6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）	評価検証は圏域ごとに行うことを明確にし、広く住民への説明機会を確保すべき。	今後、地域編の具体化にあたり各地域での取組の検討と合わせて地域ごとの目標設定及び評価検証の方法を検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
78	83	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6. 地域公共交通計画のマネジメント 6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）	「目標の達成に向けて実施する施策・事業」について、「評価検証と改善のサイクル」が示されているが、単年度ごとの実施計画、ロードマップの作製により評価検証を進めていくことが必要である。	ご意見の趣旨は、「第3章6-3 評価検証と改善のサイクル（PDCA）」の「6月協議会の内容」において「前年度における目標達成状況の共有及び事業実施結果の確認と課題分析、当年度における事業内容の協議・確定」という記載に含まれております。
79		記載なし	公共交通と言うくらいなので、公共の投資がもっと必要だと思う。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。
80		記載なし	松本一長野間の高速バスを復活させるべき。	運転手不足や利用者の減少などによる高速バス長野一松本線の廃止は、大変残念であります。並行するJR篠ノ井線が代替手段としてあることなどから、やむを得ないものと認識しております。 一方で、「施策2（2）リニア中央新幹線の開業を見据えた県内高速バス路線の確保・維持」に記載してあるとおり、長野一飯田間を結ぶ高速バス「みずずハイウェイバス」は県内の主要都市間を結ぶ基幹的な移動軸であることなどから、本計画における主要幹線に位置付けた上で、運行を支えるため県が運行継続に必要な費用を支援するとともに、県・市町村・運行事業者が一丸となって利用促進に取り組んでまいります。
81		記載なし	南信州地域の課題として、飯田線の各駅にパークアンドライド用の駐車場がないこと、インバウンド増加に対応した交通MaaSなどがあげられる。リニア中央新幹線のことを考えてやるよりも、それ以前の対応が必要ではないか。	いただいたご意見については、南信州地域編を更新するにあたり、南信州地域別部会での議論に活用させていただきます。
82	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	運転手のみならず、技術職等も含めた人材確保のためには、働き方改革や夢ややりがいのある仕事として公共交通への意識醸成が大切。また、カスハラ防止と住民のモラル向上も必要。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に「職務に対する意識醸成、カスハラ防止対策等」について追記しました。
83	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	2種免許取得への支援策は行政とともに事業者の応援も必要である。	交通事業者に対する二種免許取得費用支援は、「施策1（2）①二種免許取得費用の支援」に記載しております。引き続き担い手育成に向けた効果的な取組を検討してまいります。
84	48	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-3ゼロカーボン	SDGsも含め環境の観点も大切である。	環境の観点については、「第3章3-1施策の方向性」に「（4）移動における脱炭素化の推進」を掲げており、それに基づくモビリティマネジメントの推進などの各種施策について位置付けたところです。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
85	54	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について	鉄道は繋がること、途切れることなく乗り続けることに価値があり、国や県が費用を補填すべきである。また、各地域と連携してイベントや意義ある催しを企画し、活性化すべき。	地域鉄道路線の維持を図るため「施策2（1）①レール、マクラギの更新等に対する支援、②鉄道車両の更新に対する支援」に鉄道事業者が行う施設整備に対する支援について記載しております。 また、地域と連携した利用促進策については「施策2（1）③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進等、④大糸線プロモーション事業の実施等」に記載しております。
86	52	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 2. 保証すべき移動とサービスの品質保証	県内でも塩尻市の「のるーと」をはじめ、自動運転の実証を行っている。県もこれらの研究・導入に対する支援をお願いしたい。	「施策2（5）②交通専門家（モビリティ・アドバイザー）の派遣」によるノウハウ支援を記載しております。いただいたご意見を踏まえ、当該施策に「AI・ICT」などの専門家も派遣対象とわかるよう明記しました。
87	49	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	新型コロナウイルス感染症は依然として深刻であり、感染症前の水準に回復するためには、特に遠方との移動を安全・安心にできる環境整備が必要。	これまで新型コロナウイルスの影響により厳しい経営環境にある交通事業者に対し、県・市町村においてその時々状況に応じて、安全・安心な環境整備も含め様々な支援策を講じてきたところです。今後も新型コロナウイルス感染症の状況や事業者の要望も踏まえながら、必要な対策を講じてまいります。
88	54	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について	「広域高速交通軸」は三大都市圏のみならず隣県など三大都市圏以外にもつながっている。他県とのつながりは三大都市圏以外も視野に入れて、三大都市圏との間もそれ以外との間もアクセスを向上させるべき。	ご意見の趣旨も踏まえ、「施策2（1）③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進」に「利便性向上に係る」要望活動の実施について記載しました。
89	72	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （6）モビリティマネジメントの推進	交通事業者が紙媒体の時刻表の配布を廃止・縮小しているが、デジタル化に対応できない人もいるため、配慮が必要。交通事業者が配布しない場合、沿線自治体などで配布する必要がある。	ご意見の趣旨については「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」の市町村の取組「…交通マップ・総合時刻表の作成・周知」の記載に含まれております。
90	114	第4章地域編 8. 北アルプス地域 8-4地域公共交通の将来ネットワーク	北アルプス地域は10広域の中で唯一「広域高速交通軸」が設定されていない。人口の少ない広域であり、国土・県土のすみずみまで維持するのが厳しい状況ではこの広域を今後どのように位置づけるのかにもよるが、将来にわたって維持するのなら、直通の特急列車・高速バスを活用・拡充すべき。	いただいたご意見については、北アルプス地域編を更新するにあたり、北アルプス地域別部会における議論に活用させていただきます。 また、直通の特急列車については「施策2（1）③鉄道沿線の活性化協議会・期成同盟会による利用促進等」において利便性向上に係る要望活動を実施してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
91		その他（全般）	現状を詳細に把握して地域の実情に合った取り組みをお願いしたい。 限られた財源ではあるが、公共交通機関へ手厚く支援し、自家用車に頼らずとも安心した生活が送れる事を希望する。	目指す将来像に掲げた「自家用車に頼らなくても大きな不便を感じずに誰もが安心して暮らせる持続可能な社会」の実現に向けて、地域の皆様の声をお聞きしながら、官民連携で取組を進めてまいります。
92	51	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標	県が「主体的に関与」していく方策の具体化を求める。 例えば、交通事業者に対する公的資金の大胆な投入や、バス路線版の「上下分離」（県や市町村がバス車両の購入・維持管理を行い、運行をバス会社が担う）をモデル的に実施し、その効果を検証すべき。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。
93	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保	安易に日本版ライドシェアでの解決を決めず、タクシー事業者による供給力不足解消への努力に県としてさらなる支援をしてほしい。 また、タクシー運転手を増やすための支援にもっと工夫が必要ではないか。	日本版ライドシェアはタクシー事業者の管理の下で、雇用又は委託した一般ドライバーが運行を担うことから、既存のタクシー事業者の事業活動の中で、その安全管理のノウハウを生かしながら、タクシーの供給不足を補う一つの手法であり、一定の効果が見込めるものと考えております。引き続きタクシー事業者等とも連携しながらタクシーの供給不足解消に向けた取組への支援策を検討してまいります。 また、タクシー運転手の確保については、計画に記載した各種施策を着実を実施していくほか、担い手の確保に向けて引き続き様々な手段を検討してまいります。
94	54	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 4.地域公共交通ネットワークの構築について	県内JR 各線を国と連携して鉄道のネットワークを図られたい。	ご意見の趣旨は、「施策2（1）⑤地域鉄道路線に係る関係者の話合いの場の設置」に記載している話合いの場等で地域の関係者とともに議論してまいります。
95	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保	海外ではライドシェア導入によって自動車の増加による渋滞や環境問題が起きているので、安易にライドシェアの導入はすべきではない。	現在政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきと考えます。 今後も自家用車から公共交通への利用転換促進するなど脱炭素化に向けた取組を推進してまいります。
96		その他（財政的な課題）	公共交通の安定した運行確保のための積極的な財政支援をお願いしたい。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
97	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	担い手不足の解消、安全運行を確保するためには、運転手はもとより、技術職や運行管理者の配置などあらゆる職務の人材確保策が重要である。 バス業界において、トイレや休憩所は完全な男女別となっていないため、働きやすい職場環境の改善が必須である。人材確保対策、職場環境・働き方の改善のための補助金制度の拡充・充実を図られたい。	人材の確保に向けた働きやすい環境の整備については、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き、担い手の確保に向けて、効果的なあらゆる施策を検討してまいります。
98	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	2種免許取得前の普通免許取得から支援策を講じる必要がある。	いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保・育成に向けた効果的な手法を検討してまいります。なお、タクシーの2種免許の取得支援については、支援対象者の年齢制限を引上げを行っております。
99	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	ライドシェアの最終形はTNCサービスと呼ばれ、安全がないがしろにされる、都市部でしか走らなくなる、地域公共交通がなくなっていくなどの問題点が指摘されている。 自治体の責任として、利用者が利用しやすく、地域に即した交通制度を協議し、地域で運行していくよう取組を強化していくべきである。	現在政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきと考えます。 ご意見のとおり、自治体の責任において地域に即した地域交通マネジメントができるよう、権限や財源の移譲等を国に求めてまいります。
100		その他（財政的な課題）	通学定期券など割引制度の事業者負担を見直し、公的支援により制度の維持・拡充を図ること。	ご意見の趣旨は「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、公的支援のあり方を含めて検討してまいります。
101	49	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理 5-1地域公共交通の維持・運行に関する現状と課題 （1）運転手をはじめとした担い手の不足、（3）交通事業者の経営悪化	バス運転手確保のためには、賃金の改善が最重要課題であり、県をはじめ自治体からの恒常的な支援が必要である。	運転手の賃上げを含む待遇改善については、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き、担い手の確保に向けて、効果的なあらゆる施策を検討してまいります。
102	49	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理 5-2地域公共交通の利便性向上に関する課題 （1）キャッシュレス決済導入の遅れ	交通系ICカードをJR長野駅でも使用できるよう早期に改善していただきたい。また、コロナ禍により無人駅が増加し、不正乗車の問題が発生している。無人駅を含めた駅への自動改札機の導入が必要だが、地方鉄道事業者には導入費用を負担できないため、国・県・市町村からの支援が必要。	ご意見の趣旨については、「施策3（1）②地域鉄道への交通系ICカードの導入に向けた検討」に記載しております。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
103	52	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 2. 保証すべき移動とサービスの品質保証	高校生の子どもを毎日駅まで送迎している高山村居住者から「バスの本数が少なくやむを得ず送迎しているが大変負担である」との声がある。事業者の運転手不足によりサービスの品質保証が提供できていない状況である。そのためには賃金の改善が最重要課題であり、県をはじめ自治体からの恒常的な支援が必要である。	サービスの品質保証の実現に当たっては、運転手の確保が喫緊の課題だと認識しております。運転手の賃上げを含む待遇改善については、「施策1(1)⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き運転手の確保に向けて、あらゆる効果的な手法を検討してまいります。
104	60	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (1) 地域鉄道路線の維持、安全性向上、利便性向上、利用促進等	昨年しなの鉄道で木製枕木の腐食を原因とする脱線事故が発生した。同様の事故を二度と発生させないためには早急の対策が必要であるため、県の支援によりできるだけ早期の交換を促進されたい。	「施策2(1)①レール、マクラギの更新等に対する支援」に記載している施策等により、早期の交換を促進してまいります。 なお、昨年度の脱線事故においては、早急に対策をとるべき箇所について、追加で支援を行いました。
105	60	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策1 地域公共交通の担い手確保	バス運転士の平均年齢は50歳を超えており、65歳~70歳の運転士も多く、この年代の運転士がいなくなるとさらに路線バスの運行が厳しさを増す。中途採用者も50歳以上が多いなかで、早急な施策の実施が必要である。	運転手不足による路線の廃止・減便が増加しており、運転手の確保は喫緊かつ重要な課題と認識しております。ご意見のとおり本計画に基づく施策を速やかに実施するとともに効果的な手法を検討してまいります。
106	70	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (4) 交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	国はライドシェアを促進しているが、タクシー供給不足の要因は賃金などの労働条件が他の産業と比較して低く魅力がないからであり、まずその改善が優先ではないか。安易な規制緩和は、悲惨なバス事故を思い起こせばできないはずである。	タクシー運転手の待遇改善については、「施策1(1)⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。
107	71	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (5) 市町村の取組に対する支援	交通専門家の派遣も必要だが、各自治体においてまちづくりと地域交通を担当する部署の明確化と、自治体職員は2~3年で部署が移動となるため、中長期的に取り組める体制が必要である。	ご意見の趣旨及び国の「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ」の内容を踏まえ、「3章3-2 地域公共交通の維持・確保に関する関係者間の役割分担の原則」の長野県の役割に「市町村のサポート」を追記しました。
108	75	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (4) バリアフリーの推進	国の指針により補助を受けてEVを設置した後の保守費用が事業者の負担となっている。	いただいたご意見は「施策4(3)②EVバス・タクシー車両の導入推進や充電インフラの整備に対する支援」の検討を進めるに当たり、活用させていただきます。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
109		その他	現在各事業者ごとに行っている通学定期の割引について、割引分を県や自治体が負担することで、公共交通事業者への間接的な支援となるのではないかと。	ご意見の趣旨は「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、公的支援のあり方を含めて検討してまいります。
110	72	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （6）モビリティマネジメントの推進	モビリティマネジメント（MM）の推進施策として、公共交通の利用促進運動が挙げられているが、呼びかけだけではMMとは言えないし、持続的な効果が見込めない。公共交通を利用したくなる仕掛けや持続的な利用につながるようなMMに取り組んでいただきたい。また、通勤・通学だけでなく、日常的な移動（買い物・通院）にもMMを展開すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に「支援策の検討や、買い物や通院にかかる取組」を追記しました。
111	1	第1章はじめに 1.計画の背景と目的	公共交通を取り巻く課題が羅列されているが、県民にまず訴える文章として悲観的ではないか。もっとポジティブに、公共交通の社会的意義をまずうたい、目指したい未来の姿を明確にしてから、課題出し、その解決と話を進める方が良いのではないかと。	ご意見の趣旨を踏まえ、「第1章1.計画の背景と目的」の冒頭に公共交通の社会的意義を追記しました。
112	1	第1章はじめに 1.計画の背景と目的	社会的共通資本の「自然資本」という用語について、「資本」という言葉は、本来は投資して商品にしてそれを販売して金銭を回収するという一連の動きのことを言うのであって、ここで「自然資本」としてあげる「森林、水大気、土壌等」は、資本にならなくともそれ自体が自然として価値があることから、これらを「自然資本」と呼ぶことは適切でない。	いただいたご意見は、今後の議論・検討に活用してまいります。
113	51	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標 1-1本計画において目指す将来像と基本的な方針	目指す将来像の記載内容に賛同するが、さらに上位の目標（「自家用車依存ではなく、公共交通とアクティブ交通（徒歩、自転車、車椅子など）があるからこそ達成できる目指すべき社会」など）があるべきではないか。このような最上位目標がないと、目標1「自家用車から公共交通への利用転換を図ります」がなぜ必要なのか、唐突に出てきている印象がある。	中山間地域が多くを占める本県においては、生活する上での移動は自家用車の利用が中心となっています。しかし、その過度な依存が社会的共通資本である公共交通の利用減少、ひいては弱体化を招いている要因の一つであると考えます。 こうしたことを踏まえた上で、本計画では、自家用車利用をなくすことではなく、自家用車がなくても安心して生活できる地域社会を目指す将来像として設定しています。この将来像を実現するためには、県民が日常生活において自家用車から公共交通の利用に切り替えられるような環境の整備、すなわち公共交通の利便性向上が欠かせないことから、目標1を設定しています。いただいたご意見は今後の議論に活用させていただきます。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
114	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策3 利用しやすい地域公共交通の実現 など	キャッシュレスやオープンデータ化などの推進に加えて、IT機能を活用し、交通事業者間を跨いで行うサブスク型の乗り放題定期券の導入と、そのための決済サービスの提供・事業化支援を検討されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に「公共交通におけるサブスクリプション型のサービスについての研究」を追記しました。
115	66	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （3）広域的・幹線的なバス路線の維持・確保 ③地域旅客運送サービス継続事業の活用による移動手段の維持・確保	公共交通の廃止や縮小により、他の社会的費用が発生する可能性がある。例えば、タクシー割引券やデマンド交通の維持費用、移動診療や移動販売の費用、まちなか商店の売上減による固定資産税収入の減少、温暖化対策に逆行するペナルティなど。これらのクロスセクター効果を可能な限り厳密に算出することも加えたらどうか。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（3）③地域旅客運送サービス継続事業の活用による移動手段の維持・確保」にクロスセクター効果についての記載を追記しました。
116	72	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （6）モビリティマネジメントの推進	モビリティマネジメントについて、単なる啓発や啓蒙とは違う視点が必要。マーケティング事業者や市民団体と協力して、憧れるライフスタイルを県民と考えていく活動も追加すべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に「公共交通の利用が健康づくりや二酸化炭素排出量の削減等に繋がることを周知及び買い物や通院、通学、通勤等における公共交通利用を促進」を追記しました。
117	81	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6. 地域公共交通計画のマネジメント 6-2計画の指標及び目標値 2（2）施策2②地域間幹線系統の平均収支率	③の注記に「（単に補助金額を減らすことが目的ではなく…）」との記載があり内容に同意する。その場合、②の収支率の改善も本当に目標とすべき指標か注記が必要ではないか。少なくとも収支率を目標とするのであれば、クロスセクター効果や炭素賦課金回避原価なども含めたらどうか。	当該指標は地域交通法第5条の4の規定に基づき設定しております。また、ご意見の趣旨を踏まえ、クロスセクター効果等を考慮した効果的な指標を検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
118	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	運転手不足に陥った現状に対して、安易にライドシェアを導入するという発想ではなく、まずはタクシー事業を立て直すことを目指し、運転手の処遇改善に取り組むべき。国や県がこれを支援する必要があるのではないか。	政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、現在軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきであると考えます。 ご意見のとおり、運転手の確保のためには待遇の改善が必要であると認識しており、計画案にも「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」を記載しております。今後も担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
119	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	ライドシェアの特に懸念される点が安全面である。海外では様々な事件・事故が起きており、2種免許を取得しやすくするなどの規制緩和により市民の安全を確保できない状態での導入はすべきではない。	現在政府で議論されているライドシェアの全面解禁については、軽井沢をはじめ全国各地で取組が始まった自家用車活用事業（「日本版ライドシェア」）の効果や課題の検証を進めるとともに、利用者の安全性の確保を大前提に、タクシードライバーの方々の健全な労働環境の確保に配慮するなど、十分な検討が行われた上で、導入の是非が判断されるべきと考えます。
120	60	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策4：移動における脱炭素化の推進 （1）モビリティマネジメントの推進	地域公共交通の担い手確保や、運転手の人材育成、利用しやすい公共交通の実現も必要だが、環境への配慮（ゼロカーボン）についてもっと県民に周知し、二酸化炭素排出量の削減の観点からも自家用車の利用から電車・バスなどの利用を促すことに力を入れるべき。	ご意見の趣旨については、「施策2（6）モビリティマネジメントの推進」に記載しております。
121	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	本年度より他県からバス運転手として就業する移住者に対して支援金を支給する施策が実施されるようになったが、全国的にバス運転手不足が深刻で奪い合いの状況も見受けられる。長野県として、県営住宅や市営住宅への入居補助など居住に対しての施策を講じられたい。	担い手不足は喫緊かつ最重要の課題と認識しており、施策の方向性に「地域公共交通の担い手確保」を掲げたところです。いただいたご意見も踏まえ、担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
122	47	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-1担い手不足	安易に日本版ライドシェアでの解決を決めず、タクシー事業者による供給力不足解消への努力に県としてさらなる支援をしてほしい。 また、ライドシェアの影響により、事業者の負担が発生したり、運転手の賃金に影響が及ぶようでは本末転倒である。	「日本版ライドシェア」はタクシー事業者の管理の下で、雇用又は委託した一般ドライバーが運行を担うことから、既存のタクシー事業者の事業活動の中で、その安全管理のノウハウを生かしながら、タクシーの供給不足を補う一つの手法であり、一定の効果が見込めるものと考えております。引き続きタクシー事業者等とも連携しながらタクシーの供給不足解消に向けた取組への支援策を検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
123	32,33	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 2.公共交通の整備状況 2-4公共交通利用環境の概況	アンケートの回答で要望が高いものへの対策でなく、県として取り上げたい項目に焦点を当てた説明(1)交通系ICカード・キャッシュレス決済(2)情報提供・オープンデータ化)に終始しており、県民の要請を踏まえた分析・検討となっているのか。	ご指摘のアンケートの回答でご要望が多かった路線や運行本数の増加を図るためには、喫緊の課題である運転手不足への対策が必要であると認識しております。そのため「第3章3-1 施策の方向性」に「(1)地域公共交通の担い手確保」を掲げた上で、「第3章5.目標の達成に向けて実施する施策・事業」に担い手確保に向けた各種施策を記載しているところです。
124	34	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 3.移動実態とその手段 3-1各圏域における移動実態	圏域内集中交通量比率について、どのように作り何を示すものであるのか不明。GPS=スマホの保有者により、データが偏ることはないか。一般的な交通量調査が全頁を通じて示されておらず、実測データを使わない現状分析となっていて、評価のしようがないように見受けられる。主に学生や社会人(通勤)に限られているのではないか。	ご意見を踏まえ、「図2.20 各圏域における集中交通量の比率」についての説明を追記しました。なお、全県を対象とした実測データの取得は困難なため、携帯電話の位置情報を使用したデータを活用し、県内における大きな移動実態の把握を行ったところです。
125	41	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 3.移動実態とその手段 3-1観光客と移動実態	県内の観光地利用者延べ数上位50地点について、大きな変動はないかもしれないが、データは令和4年度のものであり、善光寺御開帳や諏訪御柱、コロナの影響も考えられる。5年程度の平均など、示してはどうか。鉄道であれば、高速交通(新幹線・特急)、普通列車等、また、飛行機利用の統計はないか。	本計画は計画期間中においても必要に応じて随時更新していくこととしており、更新の際にその時点の最新データを掲載します(次回更新は令和6年度末予定)。なお、直近5か年の平均については、コロナ禍真っ只中の期間を含むので、現状に対して過少な数値を示すこととなると考えます。 また、各観光地における観光客の移動手段はデータとして把握しておりませんが、鉄道における新幹線及び在来線の利用者数については、「第2章2-2 各交通モードの概況」の「表2.1年度別県内の路線別または事業者別鉄道利用者数」に記載しております。
126	49,53	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理 第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 3.目標を達成するために実施する施策の方向性	現状と課題の整理と施策の方向性が直結しているが、本当にそのまま解決が図れるのか、裏付けが弱く疑問が残る。	本計画の策定に際しては現状と課題を踏まえ検討を行い、課題解決に向けた施策の方向性を示した上でそれに基づく各種施策を掲げているところです。
127	60	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業	施策が分析から編まれたものでないため唐突感がある。現状の各期成同盟等の要望などからニーズがあることを現状分析に示すべきではないか。	施策の検討に当たっては、これまでの本協議会における委員からのご意見や事業者等からの要望、関係者との意見交換、県民向けのアンケート結果などからニーズを捉えております。

No.	ページ	項目等	ご意見(要旨)	協議会の考え方
128	72	第3章公共交通等リ・デザイン(再構築)方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (6) モビリティマネジメントの推進	「信州スマートムーブ通勤ウィーク」参加者が9,430人であり、県民に浸透しているとは言い難い。概算の目標はどうか。また、「パークアンドライド用駐車場等の情報提供」だけでなく、鉄道の利用者を増加させるために、鉄道会社や自治体に働きかけて、県としても駐車場整備に力を入れるべきではないか。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2(6) モビリティマネジメントの推進」に「従業員に対して公共交通を利用した通勤を促す企業への支援の検討」を追記しました。これらの利用促進策と合わせて信州スマートムーブ通勤ウィークの周知にも取り組んでまいります。また、駐車場整備については「施策2(5) ③まちづくりと連携した取組の推進」にパークアンドライド用の駐車場の整備などの市町村によるまちづくりと連携した取組の推進を記載しております。
129		記載なし	目指す将来像に賛成するが、通院・通学と同様に通勤も含めるべき。	ご意見の趣旨は、目指す将来像の「特に通院・通学等の日常生活における移動～」の中の「等」に通勤も含まれております。
130		記載なし	バス優先をもっと強気に推し進めること。より自家用車を使わない方向に持っていくべきだ。	ご意見の趣旨は「施策2(5) ③まちづくりと連携した取組の推進」において、「中心市街地への自家用車の乗入れ規制」を記載しております。
131		記載なし	財源がないのであれば、目的を明確にした交通税を創設すべき。	公共交通維持のための財源の確保については、あらゆる場を通して国へ要望するとともに、「施策2(7) 公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、公共交通に対する財源確保を含む行政関与のあり方について検討を進めてまいります。
132	1	第1章はじめに 1.計画の背景と目的	公共交通を社会インフラとして、行政と交通事業者が一緒に支える体制を急いで再構築するべき。それに係る予算については国への働きかけも必要。また、上田では道路整備が進んだ時期に別所線利用者が大きく減少したという例がある。道路整備と公共交通利用の相関関係についても分析して予算の配分を検討すべきと考える。	本計画を推進し、官民連携のもと行政の主体的な関与により公共交通を再構築する体制を速やかに構築するとともに、必要な予算の確保についてもあらゆる場を通して国へ要望してまいります。また、道路整備と公共交通利用の相関関係による予算配分の見直しについては、上田地域の事例も参考にしながら研究してまいります。
133	43	第2章 長野県の地域公共交通を取り巻く状況 4.公共交通に係る情勢等 4-3ゼロカーボン	各移動手段別の排出量に加えて、長野県の排出源のデータも示してはいかがか。	ご意見を踏まえ、「第2章4-3ゼロカーボン」に「図2.37 県内の二酸化炭素総排出量の推移」を追加しました。
134	1 49	第1章はじめに 1.計画の背景と目的 第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	まちづくりに関する記載が少ないのではないかと。公共交通を取り巻く地域課題の中に、公共交通の利用者減少と自家用車への過度な依存が、まちのスポンジ化・スプロール化を進め、持続可能なまちづくりを阻む主要因になっていることを追加する必要がある。	ご意見の趣旨を踏まえ、「第2章5-3(1) 自家用車への過度な依存」に自家用車への過度な依存が都市のスプロール化の要因となっている旨を追記しました。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
135	49	第2章長野県の地域公共交通を取り巻く状況 5.地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理	公共交通の活性化による課題解決は移動に関すること以外にも、渋滞緩和、交通事故の減少、高校生の親の負担低減など人口減少時代のまちづくりを支えることにつながるため、公共交通利用を増やせなければ、まちは持続可能にはなれないことを周知させるべき。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（6）「モビリティマネジメントの推進」に取り組んでまいります。
136	71	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （5）市町村の取組に対する支援 ③「まちづくりと連携した取組の推進」	「中心市街地への自家用車の乗入れ規制」は有効だと思うので、ぜひ進めてほしい。また、ラストワンマイルでは必須のツールなので、自転車の利活用について追加されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（5）③まちづくりと連携した取組の推進」に「自転車の利活用」を追記しました。
137	51	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 1.計画の基本的な方針・計画の目標 1-1本計画において目指す将来像と基本的な方針 （1）目指す将来像	目指す将来像は移動の利便性と公共交通の発展によって、人口が減っても持続可能な暮らしが維持される長野県ではないか。	ご意見の趣旨は、計画案の目指す将来像に包含されているものと考えます。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
138	52	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 2. 保証すべき移動とサービスの品質保証 (4) 拠点整備	温暖化により夏の気温が上昇しているため、主要なバス停の屋根の設置または影を作るグリーンインフラの植樹をできないか。	ご意見の趣旨は、快適な待合環境の整備に含まれるものと考えます。
139	72	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 (6) モビリティマネジメントの推進	モビリティマネジメントはこれまでほとんど実施してきていない手法であることがわかるよう記載してはいかがか。 また、施策の実施に際しては、国内の成功例を研究しながら実施していただきたい。	モビリティマネジメントは県内でも多くの自治体で実施されている取組と考えます。また、取組の実施に際しては、国内の事例を研究しながら実施してまいります。
140	63	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策1 地域公共交通の担い手確保 ⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進	バス運転手確保のためには、賃金の改善が最重要課題であり、「選ばれる職業」となる賃金水準になるよう、公共による上乗せを検討してほしい。	運転手の賃上げを含む待遇改善については、「施策1（1）⑤運転手の待遇改善や働きやすい環境の整備に向けた取組の促進」に記載しております。引き続き担い手の確保に向けた効果的なあらゆる手法を検討してまいります。
141	81	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6.地域公共交通計画のマネジメント 6-2計画の指標及び目標値 ③地域間幹線系統の維持に係る県補助金額（運行欠損費補助）	地方の交通事業者が黒字に転じるのは難しいため、赤字補填だけではサービス向上が難しく、公共交通の維持・発展も困難と予想される。ヨーロッパに学び公共交通は公共サービスとの認識のもと、行政の主体的な関与は補填ではなく主体として費用を負担するとするリ・デザイン（再構築）を検討されたい。	ご意見の趣旨は、「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、財政負担のあり方を含め、行政の関与の強化に向けた検討・研究を進めてまいります。
142	81	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 6.地域公共交通計画のマネジメント 6-2計画の指標及び目標値 ③地域間幹線系統の維持に係る県補助金額（運行欠損費補助）	現在事業者が負担している定期券の割引分は、県や市町村で負担すべきではないか。特に高校生・大学生の割引分は社会全体で負担の方が適切と考える。	ご意見の趣旨は「施策2（7）公共交通に対する公的関与のあり方検討・研究」において、公的支援のあり方を含めて検討してまいります。

No.	ページ	項目等	ご意見（要旨）	協議会の考え方
143	70	第3章公共交通等リ・デザイン（再構築）方針 5.目標の達成に向けて実施する施策・事業 5-2 事業内容 施策2 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築 （4）交通空白地域や観光地における輸送の確保 ②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進	<p>地方都市におけるタクシーの供給力不足の主な原因は過疎地における交通空白地域であり、ライドシェアが有効な解決方法とはならないと考える。長野県では自家用有償旅客輸送への支援に重きを置いており、その方針に賛同する。まずは、オーバーツーリズムによる供給力不足、交通空白地域における供給力不足、市街地における供給力不足を分けて考え、それぞれの原因と解決策を模索してほしいと考える。</p> <p>また、地方都市ではタクシーの流し営業が有効でないため、仕事の多い場所にタクシーが集中しており、それ以外の場所への配車に時間がかかるため、供給力不足と混同される事があります。そのため、まずは、どの地域にどのような供給力不足が起きているのかを、最新のデータにより見極めていくことが重要だと考えます。</p>	<p>ご意見のとおり、最新のデータを用いてタクシー不足の状況を確認し、地域ごとの実情に応じた供給力不足対策を検討していくことが重要であると考えます。ご意見の趣旨を踏まえ、「施策2（4）②タクシーの供給不足解消に向けた取組の促進」に「最新のデータ等によりタクシーの供給不足の状況を確認するとともに」を追記しました。</p>