

## 長野県新総合交通ビジョン（案）へのご意見と考え方

○意見募集期間

平成25年1月29日（火）から平成25年2月28日（木）まで

○意見の件数

99件（21団体・個人）

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
1	長野県新総合交通ビジョンの策定について		1	「第3 将来像の実現に向けて」の記述と整合を図るため「この「施策の方向」については、県の総合5か年計画の下で順次、具体化するものです。」を表記されたい。	ご意見のあった「第3 将来像の実現に向けて」の記述は、「施策の方向」の具体化についての記述ですので、「長野県総合交通ビジョンの策定について」への追記は困難です。
2	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	2 公共交通の維持・確保	9	地域交通における形態の呼称は多種多様であり、その法的根拠もなくコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通等である、将来の視点の部分は重要な位置づけであるため、標記を明確に分けるべきと考える。	ご意見の趣旨を踏まえ、「将来への視点」の「持続可能な地域交通の構築」の該当箇所を修正しました。
3	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	2 公共交通の維持・確保	9	既存の公共交通とデマンド型交通などの新しい交通システムが共存・補完する関係を構築し、住民の移動を確保していく視点が不可欠である。	ご意見の趣旨を踏まえ、「将来への視点」の「持続可能な地域交通の構築」に追記しました。
4	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	3 安全・安心な交通の確保	10	トンネル、橋梁等の道路施設の老朽化が進んでおり、災害時の安全性、円滑な移動を確保するための施設の長寿命化対策が求められている現状についても追加されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「現状」に「道路施設の老朽化」の項目を追加しました。
5	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	3 安全・安心な交通の確保	10	災害時の孤立集落の発生を防止することについては、現状でも記載されており、重要な視点であることから明確に記載されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「将来への視点」の「自然災害に対する交通面における安全性の確保」に追記しました。
6	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	3 安全・安心な交通の確保	10	幹線道路（国道・県道）沿いに道の駅を設置することにより、災害時における一時的な緊急避難場所及び災害物資運搬の拠点施設を兼ね通行する車や地域におけるさらなる安全性を確保することを追加されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、「将来への視点」の「自然災害に対する交通面における安全性の確保」に追記しました。
7	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	4 環境に配慮した交通の確保	11	温室ガス削減の具体的な数値目標と実施計画がない。（2件）	ご意見の趣旨を踏まえ、「現状」の「運輸部門における温室効果ガス排出量」に追記しました。
8	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	5 観光客の円滑な移動	13	観光地へのスムーズなアクセスの確保において、観光振興を支援する交通面での取組みとして、道路網の整備を促進すること、公共交通の充実を図ることを明記すべきである。	ご意見の趣旨を踏まえ、「将来への視点」の「観光地へのスムーズなアクセスの確保」に追記しました。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
9	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	18	図中の「ゾーン30」の注釈を表記されたい。	ご意見を受けて、「将来の暮らしを支える地域交通」の図表に注釈を追記しました。
10	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	19	中部縦貫自動車道と国道158号の整備は関連が深いため、国道158号を追記されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ追記しました。
11	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	21	本州中央部広域交流圏（仮称）については、東西・南北を結ぶ更なる多重ネットワーク化を図るため、「中央本線」・「篠ノ井線」、中信地域から福井県に至る「中部縦貫自動車道」などを積極的に位置付けられたい。	ご意見の趣旨を踏まえ追記しました。
12	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	21	道路による太平洋と日本海を結ぶ多重的ネットワークに関連する道路に中部縦貫自動車道を追記されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ追記しました。
13	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	21	空港へのアクセスの向上に繋がる既存鉄道を中央本線や篠ノ井線に限定せず、中央本線や篠ノ井線その他の鉄道とし、アクセス向上のための高速化も明確に記載されたい。	ご意見の趣旨を踏まえ追記しました。
14	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	22	「本州中央部広域交流圏（仮称）」図中に、「中央本線」及び「中部縦貫自動車」を記載されたい。	ご意見を受けて、「本州中央部広域交流圏（仮称）」の図表を修正しました。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
15	第2 長野県が目指す交通の将来像	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	23	図中の道路・リニア県内駅等の配置が不適切であることから、修正された。	ご意見を受けて、「交通ネットワークの充実」の図表を修正しました。
16	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	24	パークアンドライドやバス専用レーンの活用など、公共交通の利用による郊外から市街地への円滑な移動を確保するための取組の促進や公共交通の利用拡大について、積極的に取り組むとともに、市街地へのマイカー流入の総量規制などと組み合わせた取り組みをされたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、県では市町村等で設置するパークアンドライド用駐車場をホームページで紹介するなどしているところですが、引き続き、公共交通の利用拡大に向けて取り組んでまいります。
17	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	24	企業が運行するバス車両の複合的利用等、既存の交通資源を活用することは、単純に省エネ・省資源の面から言えば効果的なことではあるが、公共交通が衰退し結果的に交通弱者を生んでいる現状から、出来るだけ企業の送迎ではなく公共交通機関への転換を促進させることが必要ではないか。 本ビジョンが基本として掲げている公共交通確保維持と矛盾するものではないか。ましてや賑わいのある市街地においてはなおさらである。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策の方向1 地域を支える快適で持続可能な交通サービスの実現」の「市街地の賑わいを支える快適で便利な交通サービス」を修正しました。
18	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	24	共通ICカードは、公共交通の利便性を大きく向上するものであり、地域を越えて広範囲で導入されることが効果を一層高めると考えられることから、共通ICカードの導入に向けた研究や支援について、県が積極的に関与する姿勢を記載されたい。	ご意見のあった「共通ICカードの導入」は、公共交通の利便性向上に大きく寄与するものと思われませんが、現状では、県内の広範囲での導入を推進する状況にはありませんので、「施策の方向」として記載することは困難です。
19	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	25	高齢者が移動の担い手となるシステムは、自家用有償旅客運送を助長するものであり、安全上大いに問題があると思われるため加筆が必要と考える。	ご意見の趣旨を踏まえ、「施策の方向1 地域を支える快適で持続可能な交通サービスの実現」の「中山間地域等の生活を支える持続可能な交通サービス」を修正しました。
20	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	26	駅は街の顔であり、地域の特色・魅力を発信できるような駅及び駅周辺の整備促進、駅を中心とした地域振興、地域活性化の取組みへの支援を行うことについて記載されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
21	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	28	観光地のマイカー規制の拡大、ノーマイカー通勤、カーフリーデー利用拡大、市街地へのマイカー規制など公共交通への誘導策を記載されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、県では毎週水曜日を「バス電車ふれあいデー」と位置付け、公共交通の利用を促進したり、「ノーマイカー通勤」の普及を進めているところですが、引き続き、公共交通の利用拡大に向けて取り組んでまいります。
22	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	28	観光地のマイカー規制の拡大をさらに進められたい。ノーマイカー通勤、カーフリーデーの利用拡大をさらに推進する方策を進められたい。市街地にもマイカー規制と公共交通への具体的な誘導策を導入されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、県では毎週水曜日を「バス電車ふれあいデー」と位置付け、公共交通の利用を促進したり、「ノーマイカー通勤」の普及を進めているところですが、引き続き、公共交通の利用拡大に向けて取り組んでまいります。
23	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	28	ノーマイカーデー・カーフリーデーの推進を進める新たな方策を検討されたい。また、観光地や市街地においてもマイカー規制を拡大する方策についても検討されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、県では毎週水曜日を「バス電車ふれあいデー」と位置付け、公共交通の利用を促進したり、「ノーマイカー通勤」の普及を進めているところですが、引き続き、公共交通の利用拡大に向けて取り組んでまいります。
24	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	28	上高地などは、自然保護の観点からも、観光バスの規制も必要だと考える。また他の観光地についても、マイカー規制のできる環境づくりと拡大が必要。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 また、山岳観光地等におけるマイカー規制については、自動車利用適正化協議会等における議論の動向を注視してまいります。
25	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	28	公共交通の重要性を啓発し、利用拡大を図るため、将来を担う子どもや高校生など若い世代を対象とする県による主体的な取組を積極的に位置付けられたい。 パンフレット・ポスター等による情報提供及び交通安全教室の実施に加え、新たな視点としてモビリティマネジメントの手法を活用するなど、県・市町村が連携して進めることが必要。 特に、義務教育、高等教育の現場において、授業の一環として取り扱うなど、若い世代に対して積極的に対応されたい。	ご意見の趣旨は、「施策の方向3 環境と調和した交通システムの構築」の「環境と調和した交通システムの構築」に記載しています。 後段の若い世代への対応に関するご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり参考とします。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
26	第3 将来像の実現に向けて	将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保	29	通学路において痛ましい事故が繰り返えされている。歩行者が安全に通行できるよう歩道の整備を引き続き実施されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、通学路における歩道や横断歩道の整備などについては、「施策の方向4 地域の生活を支える道路の整備」の「安全・安心な道路環境の整備」に記載しています。
27	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	30	県内でも鉄道路線が廃止となっていることから、県内の鉄道路線の維持とネットワークを確保されたい。	ご意見の趣旨については、「施策の方向1 鉄道網の確保と機能強化」に記載しています。
28	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	30	「地域鉄道事業者の経営は厳しく、施設・設備の老朽化が著しい中で、安全運行に必要な投資も自力では進まない状況にある」とあるが、鉄道施設の老朽化が進んでおり、利用者の減少による収支状況の悪化の中での設備更新・改善は大きな負担となっている。しかし、安全のためには取り組まなければならないことであり、県としてはもちろん、国・市町村にも支援を積極的に要請されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、国において平成25年度から地方自治体の地域鉄道への支援に対して地方財政措置が講じられます。これを踏まえ県においても支援を拡充することとしております。
29	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	30	「地域鉄道に対しては、国の支援制度を活用しつつ、市町村とも協力し、鉄道事業者の設備投資等に対する支援を拡充し、鉄道ネットワークを維持します。」とあるが、将来的に市町村の財政はさらに厳しい状況が予想されるので、国と県の負担率を上げないと協調して鉄道の維持と安全性向上が進まないのではないかと。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、国において平成25年度から地方自治体の地域鉄道への支援に対して地方財政措置が講じられます。これを踏まえ県においても支援を拡充することとしております。
30	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	32	観光バスと地域鉄道を組合わせた観光ルートでの誘客をエージェントにPRしてはどうか。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
31	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	31	県内の高速バスに対しても地域公共交通と位置づけ、県内広域幹線と位置づけ取り組まれたたい。 (2件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
32	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	32	県内の高速バスに対しても、地域公共交通の広域的幹線としての位置づけされたい。また、伊那谷から長野市に向かう高速バスは、時間がかかりすぎている観点から、特に飯田～長野間は、時間短縮が必要だと感じる。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
33	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移	32	観光地と結ぶ路線バスの充実や観光地を周遊するバスの充実を図る。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
34	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	32	観光地を結ぶ路線バスの充実や観光地を周遊するバスなど新たな交通網の開拓など積極的に講じる事が求められる。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
35	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	34	「全県の一般道路を対象」として、ディーゼル車（流通トラックなどを始めとする。）の「『排気ガスの規制』の厳格化」を希望する。 一般生活道路における、流通トラックなどによる、「身近な排気ガス」の環境影響・健康影響の「現状」を、更に重視し、県の策定される交通ビジョンに、「排気ガス性能」関連の事柄（規制など）を、組み込んでほしい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、県では、長野県トラック協会などを通じ、物流への低公害車両導入を働きかけているところですが、引き続き、環境にやさしい交通の実現に向けて取り組んでまいります。
36	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	34	高規格道路（松系道路）の早期実現は願うばかりですが、何より国道148号線木崎湖トンネルから佐野坂トンネル間に一本しか道路が無い事がとても不便でなりません。この区間の道路整備を要望する。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 地域高規格道路松本糸魚川連絡道路の整備については、「将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと拡がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築」の「施策の方向4 規格の高い道路ネットワークの整備」に記載しています。 また、ご指摘の国道148号についても、「将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成」の「施策の方向4 県内各地をつなぐ道路ネットワークの強化」として、路線全体や周辺道路の整備状況等を勘案しながら整備や機能強化に取り組んでまいります。
37	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	34	憩いのオアシス（パーキングエリア）も随所に設置し、長野県がもつ自然豊かな景観にふれながら、移動の疲れを癒し、地域との交流を深める中で長野県の特産品等も購入できる複合施設の設置・拡大を図ることを追記。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
38	第3 将来像の実現に向けて	将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成	34	千曲大橋建設（仮称）について、今後、「長野県新総合交通ビジョン（案）」に位置付け、建設促進を図られますよう取組みの強化をお願いしたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 千曲大橋（仮称）の建設については、整備主体など様々な課題があり、研究が必要と考えております。
39	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと拡がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	35	「通勤圏の拡大」を「通勤・通学圏の拡大」へ、また、「新たなライフスタイルの確立」を「多様なライフスタイルの実現」へ表記することが望ましい。	「施策の方向1 リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築」をご意見のとおり修正しました。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
40	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	36	今後上下伊那地域においては、リニア中央新幹線が開通することにより、三大都市圏との所要時間が大幅に短縮され、交通量の増大が見込まれるので、リニア中央新幹線長野県駅と国道153号とのアクセス道路整備に併せた「道の駅」機能を備えた憩いのパーク（パーキングエリア）整備が必要であることを追加されたい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 なお、「道の駅」の整備については、設置条件に基づき地域バランス、必要性等を勘案し整備しております。 県内には41箇所（うち県施工18箇所）の道の駅がありますが、現在は防災機能の強化を行っています。
41	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	37	県内リニア駅と近隣市町村を結ぶバス路線の開設と記載されているが、十分な規模の駐車場整備とどう整合性を取るのか、大きな駐車場があれば路線バスには利用者は誘導されない。また、赤字バスと言われかねない。（2件）	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 十分な規模の駐車場設置は、リニア県内駅周辺地域などから強い要望があります。 一方、バス路線の開設は、県民の利用はもとより、県外からの観光客・ビジネス客等のアクセス手段になると考えております。
42	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	37	リニア中央新幹線と関連する道路・施設等の整備で、地域の大きな変貌が想定されることから、地域コミュニティの崩壊につながらないように今日までの営みを尊重してほしい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
43	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	37	「JR飯田線の維持や路線の活性化を図るため、地域と交通事業者が一体となった」を「JR飯田線の維持や路線の活性化に向け支援するとともに、市町村、関係団体・事業者等と協力して」と表記することが望ましい。	「施策の方向1 リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築」に記載のように、リニア中央新幹線に関連する施策については、「その実現に向け、今後、関係機関において適切に役割を分担する」こととしておりますので、現行の記載を変更することは困難です。 なお、ここでの「地域」とは、行政はもちろんのこと、場合によっては民間を含む幅広い意味で使用しています。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
44	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	37	リニア飯田の利用客北限は上伊那だ と思う。上伊那北部からだ各停留所 にとまる高速アクセスバスでは駅ま での移動に時間がかかる。また、1時 間に1本とすると渋滞を考慮したダイヤ では過剰な待ち合わせが生じ有用では ない。飯田線の快速運行またはマイ カー用の駅近接大型駐車場以外、飯田 駅の利用拡大の可能性は薄いと思う。 また、高速バスでのアクセスを主に 考える場合、各停留所へはマイカーが 主になると思うので、現在以上に各バ ス駐車場の整備拡充が必須だと思 う。	ご意見は、新総合交通ビジョンの 実現に向けた取組を進めるにあた り、参考とさせていただきます。
45	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	リニア中央新幹線における県内との アクセスイメージ図の位置関係の違い を修正する必要がある。	ご意見を受けて、関連する図表を 整理することにより、当該図表は削 除しました。
46	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	「駅機能、駅舎デザイン等について 交通事業者と十分な協議・検討を行 います。」を「関係市町村の意見を踏 まえ交通事業者と十分な協議・検討 を行います。」に表記することが望ま しい。	「施策の方向1 リニア中央新幹 線を基軸とした交通ネットワークの 構築」に記載のように、リニア中央 新幹線に関連する施策については、 「その実現に向け、今後、関係機関 において適切に役割を分担する」こ ととしております。 駅機能、駅舎デザイン、駅名称 は、まずは駅が設置される自治体と 交通事業者との間で調整することが 望ましいと考えます。 県は、その結果を踏まえた上で、 必要な対応をまいります。
47	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	「県内リニア駅の名称は、（略）、 交通事業者と十分な協議・検討を行 います。」を「県内リニア駅の名称は、 （略）、関係市町村の意見を踏まえ交 通事業者と十分な協議・検討を行いま す。」に表記することが望ましい。	「施策の方向1 リニア中央新幹 線を基軸とした交通ネットワークの 構築」に記載のように、リニア中央 新幹線に関連する施策については、 「その実現に向け、今後、関係機関 において適切に役割を分担する」こ ととしております。 駅機能、駅舎デザイン、駅名称 は、まずは駅が設置される自治体と 交通事業者との間で調整することが 望ましいと考えます。 県は、その結果を踏まえた上で、 必要な対応をまいります。



NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
48	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	長野県駅のイメージに合致するイメージ図に変更することが望ましい。	駅のイメージは、駅が設置される地域において描くことが望ましいと考えますが、現時点では、まだ具体化していないため、国で作成したイメージ図を掲載しました。
49	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	身延線を約2Km程度リニア新幹線山梨県駅まで分枝（リニア新幹線の下に併設）し、リニア新幹線山梨県駅で特急あずさ号に乗り換えが可能になるよう、JR東日本、JR東海、山梨県への積極的な働きかけてほしい。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
50	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	38	リニア中央新幹線について、新総合交通ビジョンの実施にあたっては、計画段階から住民の参画を認めるなど、地域住民の意向を最大限に尊重してほしい、特に、優良農地を事業用に供する場合には、事前に農家などの関係者に十分な協議を求める。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
51	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	39	貸切バスを鉄道や路線バス及び乗合タクシー等と同じく弾力的に運行することにより駅のハブ機能を強化すると言っているが、貸切バスの弾力的運行とは具体的にどのようなものか示してほしい。	ご意見を受けて、「施策の方向1 リニア中央新幹線を基軸とした交通ネットワークの構築」を修正しました。
52	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	42	国際便、国際チャーター便には大いに期待するところがあるが、可能であれば国内ハブ空港への便があると観光、ビジネスには有用ではないかと思う。成田空港は難しいと思うが、関空などへ便があると可能性は大きく広がるのではと思う。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
53	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	42	リニア駅と松本空港へのアクセスの重要性及び中央自動車道の代替機能の役割を果たす国道153号の重要性を記載すべきであり、また、その優先整備について明確に記載されたい。	ご意見のありました国道153号の整備については、リニア中央新幹線やネットワークに関連した記載を、「施策の方向1 県内リニア駅と道路網とのアクセス機能の確保」及び「施策の方向4 地域の生活をつなぐ道路ネットワークの整備」において方向性を含めて記載しています。 また、代替機能の確保については、「第3 将来像の実現に向けて」の「将来像1 長寿社会の確かな暮らしを支える地域交通の確保」の「施策の方向4 災害・緊急時等における輸送の確保」に方向性を含め記載しています。
54	第3 将来像の実現に向けて	将来像3 東日本と西日本、太平洋と日本海を結び海外へと広がる「本州中央部広域交流圏（仮称）」の構築	42	三遠南信自動車道と一体となり機能する国道152号等の整備への取組についての記載に、国道158号も加えてほしい。	国道152号は、三遠南信自動車道の現道活用区間として、三遠南信自動車道と一体となり機能する道路であり、現行の記載とさせていただきます。 なお、ご意見のありました国道158号については、「第3 将来像の実現に向けて」の「将来像2 交流の結節点“信州”を快適につなぐ移動環境の形成」の「施策の方向4 地域の生活をつなぐ道路ネットワークの整備」において記載しています。
55	これからの取組について	多様な主体による協働と役割分担	48	全県的或いは市町村域を超えた広域的な交通の維持・活性化は、先ず県が主導的・主体的に取り組むとともに、具体化にあつては、財政的な支援などを含め市町村との連携・協働し、推進してほしい。 また、「維持・活性化が必要な場合には」とあるが、県の取組・関与を必要・不必要とする県の判断基準について考え方を示すか、あるいは「維持・活性化については、関係者と十分に調整を図り、主体的、主導的に取り組みます」と、県の取組方針を端的に示すべきと考える。	ご意見の前段は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。 後段、「必要な場合」とは、態様、状態を表すものであり、任意性に関する文言でないことは文理上も明らかであることから、現行の記載を変更することは困難です。
56	これからの取組について	多様な主体による協働と役割分担	48	県の役割・取組の中で「必要な場合には、市町村と交通事業者の調整を図る」とあるが、「必要な場合」でなく、「積極的」と明記すべきである。	市町村と交通事業者との間で行われる協議・調整については、当然に尊重されるべきものであることから、現行の記載を変更することは困難です。
57	これからの取組について	国への提案	50	企業の送迎用バスは、基本的に企業スケジュールに基づき、企業倫理と責任により効率と効果の点から行われている。一般住民の輸送を行うとなれば、現輸送機関と同等の規制のもと安全が確保されなければならない。一企業に安全と責任を求められるのか。	ご意見を受けて、「これからの取組について」の「国への提案」を修正しました。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
58				地域公共交通の維持・確保に向け、市町村が実施する事業への支援・補助を目的とする県独自の制度を創設されたい。具体的には、市町村がおこなう事業で、国の補助対象とならない事業に対し、財政支援も含む県単独の統合補助制度の創設など。 (3件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
59				地域交通に対する予算を重点に確保していかなければ中山間地域はもちろん長野県全体が衰退してしまう。県として明確な財政負担をすべきではないか。	新総合交通ビジョンの実現に向けた取組において、意見の趣旨を活かしてまいります。
60				将来の視点の中で、公共交通を維持することは移動の手段を確保することと共に、地域コミュニティーを維持すること、さらには高齢者福祉、環境保全など総合的な意味合いがあると考えられることから、過大な負担とならない仕組み、適切な負担のあり方と記載されているが、県としての財政負担の姿が見えない。	新総合交通ビジョンの実現に向けた取組において、意見の趣旨を活かしてまいります。
61				公共交通を維持することは、高齢化社会の移動手段を確保する意味でも大変重要です。公共という観点からも県は、これまで以上の財政負担が必要であると考えます。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
62				公共交通を維持する事は移動の手段を確保することと共に、地域コミュニティーを維持する事、さらには高齢化福祉、環境保全など総合的な意味合いがあると考えられることから、公共性の強い交通として、県として積極的な財政措置を講じるべきと考えます。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
63				現在コミュニティーバスと民間会社・NPOなど委託や単独で運行していますが、自治体の補助金も限界にきているのも理解しますが、民間会社の企業努力も限界です。とはいえ移動権の確保としても交通弱者に対する自治体の責任はさらに増えていますので補助金の確保と充実が必要と考えます。 長野県も「乗って残そう 公共交通」として取り組んでいますが、公共交通利用をさらに進め、コミュニティーバスを含めた中・小型バスでより地域に密着した運行が望ましいと思う。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
64				地域公共交通の維持・確保のため、「規制」と「政策誘導」を基本的な考え方に据えられたい。マイカーの総量・流入規制を大胆にすすめるとともに、公共交通への利用転換を促進するため、単なる啓発事業ではなく、効果的に県財政を投入し公共交通利用への転換を図る政策誘導策を導入されたい。 (2件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
65				現状や課題は細かく分析されているが、具体的目標数値・具体的実施をどうするか、欠けていると思う。	新総合交通ビジョンは15年後の将来に向けた構想でありますので、目標数値等は提示いたしません。県としての目標数値等は、県の総合5か年計画、事業改善シートにおいて明示してまいります。
66				公共交通におかれている現状認識や課題は分析の通りと考えますが、望ましい将来像と実現に向けた、県が果たす役割が明確ではない。また、具体的にどの様に実施していくのか、目標値なども示す事が必要	新総合交通ビジョンは15年後の将来に向けた構想でありますので、目標数値等は提示いたしません。県としての目標数値等は、県の総合5か年計画、事業改善シートにおいて明示してまいります。
67				県の取組、役割について具体策が見当たらない。 市町村・事業者の負担を軽減し県の積極的な主導が必要。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
68				具体的な内容がない。県を主導とする具体策を示すべきでは。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
69				具体的施策が記載されていない。踏み込んだ施策を具体的に示してほしい。 (2件)	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
70				長野県は、中山間地でもあり車社会であります。公共交通への誘導策が必要です。公共交通へ積極的な誘導策が必要です。また、具体的な誘導の実施案を記載するべきである。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
71				マイカーからの利用転換及び公共交通への誘導策に欠けている。 (2件)	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
72				公共交通は環境保全に役立つことをもっとPRし、具体的な誘導策を盛り込むべき。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
73				公共交通の活性化を具体的に示すべきである。市町村との調整、関係機関への働きかけではなく、積極的に県が取り組むことが必要であると思う。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
74				公共交通の活性化を具体的に示すべき 市町村との調整、関係機関への働きかけではなく、積極的に取り組む必要がある	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
75				〈県の役割・取組〉の中で、「長野県の交通確保の関する方針を明らかにし、広域的・基幹的な交通の確保と・公共交通の活性化に関する施策に取り組むとあるが、交通事業者の経営状況はすでに限界に近づきつつある中で、早急に「方針」「施策」について具体的に示され、県内市町村とその共有化を図り実施されたい。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
76				現状の課題や認識についてしっかりと分析されていることは評価するが、これからの取り組むべき課題について具体性に欠けていると思う。 ビジョンの理念や予算・利用促進・誘導策を中期総合計画ないし、新年度ごとの予算に反映していくべきである。 県のビジョンは77市町村と共有化を図り、地域においても推進してほしい。	「第3 将来像の実現に向けて」において、県が取り組むべき「施策の方向」を明らかにしており、この「施策の方向」を踏まえ、新しい総合5か年計画の下、具体化に向けた取組を進めます。
77				いわゆる「移動制約者」への「交通権」＝「移動権」保障をビジョンに明記すること。そして、公共交通機関は「社会的公共財」とであるという位置付けを明確にし、県が提供する重要な公共サービスであると明記されたい。 (2件)	「移動権の保障」については、国において、明確な方針を提示すべき事項と考えております。 従いまして、ご意見の趣旨に沿った記載は困難です。
78				新しい交通ビジョンと「中期総合計画」の地域公共交通に関わる部分をさらに具体化・豊富化する「長野県総合交通計画」(仮称)の策定。 (2件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
79				県条例に基づく常設の「長野県総合交通政策審議会」(仮称)を設置し、県民や交通事業者、市町村、有識者の意見を聞きながら上記の「長野県総合交通計画」を策定し、「計画」の進捗状況を確認する審議会とすること。 (2件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
80				全体として、それぞれの施策を実施するにあたり、部局横断的な総合交通政策を推進するために県組織に「総合交通政策局」の設置されたい。 (3件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。

NO	区分	項目	ページ	意見要旨	県の考え方
81				公共交通の利用促進を官民協働ですすめるため、常設の「長野県公共交通推進県民会議」（仮称）の設置されたい。 (3件)	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
82				日本国内の移動の高速化、利便性の追求は将来的に必要なものとする。しかし、人口減少、高齢化、財政難という深刻で現実的な問題を抱える現状において、実施される施策は、支出（税金）に対する効果を十分検討し推進されなければならないもの。 長野県全体のという広域な視点での判断をお願いします。 どうか、将来安心して暮らせる長野県であるよう、交通網の整備をお願いします。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
83				町会やボランティアだけではこの先の少子高齢化時代には限界がある。長野県が主体となり、交通弱者と言われる高齢者が自由に移動できるよう、安心した生活がおくれるように今まで以上に「乗って残そう公共交通」の取り組みと、公共交通網の充実と拡大の取り組みを望む。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。
84				規制緩和以降、公共交通産業は厳しい環境になっている。2種免許の取得者も減少傾向にある。また、2種免許を取得するにも高額な費用がかかることから、人材が集まらない産業になっている。公共交通を維持する観点からこのビジョンの策定がされた事と思うが、公共交通に働く者の確保がなければ鉄道・バス・タクシーは動きません。公共交通の産業育成が急務な課題であり、対応策が必要です。	ご意見は、新総合交通ビジョンの実現に向けた取組を進めるにあたり、参考とさせていただきます。