

パブリックコメントと対応案

○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）

○対応案

- A： 意見を受けてビジョン案を修正、追記するもの
 B： 意見の趣旨はビジョン案に同様の記載があり修正、追記しないもの
 C： 上記以外の理由で、ビジョン案を修正、追記しないもの
 D： ビジョン案は修正、追記しないが、今後ビジョンの実現に向けて取組を進めるにあたり、参考とするもの

NO	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 序文「長野県総合交通ビジョンの策定について」において記載する内容としては、適当ではない
2	第1 長野県の交通の現状と将来への視点	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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
3		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
4		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
5		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
6		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
7		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)	A	意見の趣旨を踏まえ修正

NO	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
8		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り組みとして、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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
9	第2 長野県が目指す交通の将来像	18	図中の「ゾーン30」の注釈を表記されたい。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
10		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
11		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
12		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
13		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
14		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
15		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、修正されたい。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
16	第3 将来像の実現に向けて	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。	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
17		24	<p>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。</p> <p>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。</p>	A	意見の趣旨を踏まえ修正
18		24	<p>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。</p>	C	<p>意見の趣旨に沿った修正は困難</p> <p>共通ICカードについては、県内の広範囲での導入を推進する状況にない。</p>
19		25	<p>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。</p>	A	意見の趣旨を踏まえ修正
20		26	<p>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。</p>	D	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。
21		28	<p>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。</p>	D	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。
22		28	<p>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。</p>	D	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。
23		28	<p>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。</p>	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
24		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。	D	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。
25		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。	B D	前段は、意見の趣旨は記載済み 後段は、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します。
26		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に歩道の整備を引き続き実施されたい。	D	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。
27		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。	B	意見の趣旨は記載済み
28		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。	D	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。
29		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。	D	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。
30		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。	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
31		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い。 (2件)	D	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。
32		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。	D	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。
33		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。	D	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。
34		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。	D	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。
35		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。	D	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。
36		34	高規格道路（松糸道路）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。	D	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。
37		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。	D	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。
38		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、建設促進が図られますよう取組みの強化をお願いしたい。	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
39		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
40		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。	D	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。
41		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)	D	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。
42		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。	D	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。
43		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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 リニア中央新幹線に係る記載内容については、今後、関係機関において、適切に役割を分担をする。
44		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、現在以上に各バス停駐車場の整備拡充が必須だと思う。	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
45		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正 (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		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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 リニア中央新幹線に係る記載内容については、今後、関係機関において、適切に役割を分担をする。
47		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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 リニア中央新幹線に係る記載内容については、今後、関係機関において、適切に役割を分担をする。
48		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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 県内リニア駅のイメージ図はない。
49		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。	D	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。
50		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。	D	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。
51		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正
52		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。	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
53		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。	B	意見の趣旨は記載済み
54		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。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 国道152号は、三遠南信自動車道の一部のため、記載したもの。
55	これからの取組について	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、具体化にあっては、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。	D B	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します。 後段は、意見の趣旨は記載済み。
56		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」にと明記すべきである。	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 市町村と交通事業者との間の協議・調整については尊重する。
57		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。	A	意見の趣旨を踏まえ修正

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)	D	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。
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。	D	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たい。

NO	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
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。	D	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たい。
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。	D	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。
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る。	D	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。
63			現在コミュニティバスと民間会社・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る。 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。公共交通利用をさらに進め、コミュニティバスを含めた中・小型バスでより地域に密着した運行が望ましいと思う。	D	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。
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)	D	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。
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。	C	新総合交通ビジョンは15年後の将来に向けた構想であることから、目標数値等は提示しない。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することとしたい。

NO	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
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	C	新総合交通ビジョンは15年後の将来に向けた構想であることから、目標数値等は提示しない。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することとしたい。
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。	D	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たい。
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。	D	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たい。
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)	D	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たい。
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。	D	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たい。
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)	D	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たい。
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。	D	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たい。
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。	D	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たい。
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、積極的に取り組む事が必要である	D	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たい。

NO	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
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。	D	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たい。
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。	D	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たい。
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)	C	意見の趣旨に沿った修正は困難 国において、明確な方針を提示すべき事項。
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)	D	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。
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)	D	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。
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)	D	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。
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)	D	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	項目等	ページ	意見要旨	対応案	
				区分	内容
82			<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	D	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。
83			<p>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。</p>	D	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。
84			<p>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。</p>	D	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。