

「長野都市圏総合都市交通計画（案）」のパブリックコメントの実施結果

- 1 意見募集期間 平成 30 年 4 月 16 日～平成 30 年 5 月 15 日
 2 意見数 63 件（27 名）

※いただきましたご意見については項目毎に整理をさせていただきました。

番号	項目	ご意見	協議会の考え方
1	丹波島橋の渋滞対策について	○バスレーンについて ①時間帯変更 7:30 から 8:30 など。富山市では 7:30 からである ②2～3 人以上の乗用車や、大型車の 1 や 4 ナンバー等の車種の通行可による車線の有効活用の実験など、まず取り組んでみてはどうか。	●具体的な取組については、本協議会で別途分科会を設けて詳細に検討を進めています。いただいたご意見については、分科会の中で共有します。(P25)
		○荒木交差点改良 荒木交差点は、あやとり橋から若里に向かうレーンが 1 車線だが、若里側は 2 車線ある。また、丹波島橋への右折も 1 車線だが、国道 117 号線は 2 車線あるので、安茂里側の市道を 2 車線増設して、2 車線で直進と右折が可能となれば、本線の信号時間帯も長く取れ、さらに安茂里からの渋滞も減るのではないか。	
3		○信号調整 丹波島橋前後は信号が多いことが渋滞の原因であることは考えられる。信号調整で渋滞緩和を図ったという NEDO の実証があったので、調査を委託してみてはどうか。	
4		丹波島橋周辺の信号について、車や歩行者の流れを調査し、歩道橋を含めた整備をしてはどうか。	

5	<p>荒木の交差点は、時間帯によって、信号の時差が無く、渋滞になりやすい。時差になるときもあり、時差のつもりで右折しようとする事故につながる可能性もある。信号の時差の見直し、できれば、右折専用レーンを増設してほしい。</p>
6	<p>荒木交差点あやとり橋から若里方面へ向かうレーンを増やせると、信号待ちの回数も減り、渋滞も減るのではないかと。</p> <p>安茂里、工業高校南側から若里日赤南側への堤防（土手）道路があやとり橋を経由せずに通行できるようになれば、交差点の渋滞も減るのではないかと。（裾花川を渡るところになるので難しいとは思いますが。）</p>
7	<p>丹波島付近は、信号が多く、ひとつの信号にひっかかると次から次へと信号で止まるようになり、なかなか進まない。</p> <p>丹波島付近は道路の交差が多いので信号機が多いのはある程度仕方ないかもしれないが、信号機の多さが渋滞の大きな原因になっていることは間違いない。現状をよく調査していただいた上で、各信号機の時間やタイミングを調整する等、全体がスムーズに流れるような対策を講じてほしい。</p>
8	<p>なぜか少雨であっても雨（の日は）バイパスが混雑し、通勤に不便。又、丹波島橋、大橋を通過する際も常時混雑していて長野の中央に伺う時はいつも不便に思う。（孫の塾が中央にあるので）更北は住宅化が進み人口増加している割に公共交通機関の発達しないところだと思う。（追伸 丹波島橋南の信号機はなぜ右折の信号青矢印が→設置されないのでしょうか。）</p>
9	<p>長野県都・長野市の主要幹線としての丹波島橋は複線化工事を実施したものの、新潟市の主要幹線と比較し、スピード感に欠けメリハリのある道路整備計画が実行されてこなかったなどダイナミズムに欠けた政策実行と感じる。</p> <p>○「丹波島橋の市街地方面路線の1車線拡幅工事」の実現を早期に図る。</p> <p>*基盤設備の有効活用の観点から「バスレーンの有効活用の検討」が提起されているが、公共交通機関利用者のより短時間で確実に会社に到着できることを阻害する恐れがあることから、観光面も考慮した未来型の主要幹線を確立する観点から市街</p>

	<p>地方面の3車線化が必要と考える。「バスレーンの有効活用」の内容が判然としな い中ではあるが、バス利用通勤者がバスレーン緩和により会社到着時間等に影響を 与える状況が生じた場合は、更なる公共交通（バス利用）減少にも繋がる危険を孕 んでいる)</p>
10	<p>○バスレーンの有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスのみでなく、もう少し可能範囲を広げる ・普通車通りと、バス通の道を高架と分ける工夫はどうか。 <p>○信号調整 調査の必要。</p> <p>○丹波島を少し中広にできるかどうか。</p> <p>○中堤防の拡張と走りやすい工夫（整備）が必要。</p>
11	<p>○バス専用レーンの現状をみると、レーンを通る、車の数は少なく、一台も通って いない場面も、多々見られる。一方、一般車両は、渋滞が従来よりもひどくなり悪 化している様に思う。又、バス利用者が増えたとは思えない。</p> <p>①バスレーンの利用車両の量を増やす。(バス+営業車両)、②一番渋滞の多い時間帯 はバス専用レーンをはずす</p>
12	<p>○丹波島橋を中心とした交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅は長野の懸案になっており「実態の把握」とか「検討」という段階ではなくて、 「こういうことをやります」という提案型であるべきかと考えます。余り魅力を感じ ない計画案になっています。 ・「短期・中期・長期」に分けて何を、どうするかを示すこと。
13	<p>○現状維持の交通インフラで、渋滞緩和措置</p> <p>平日対応策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丹波島橋→バスの定時性制の確保から、時間規制がありますが、この仕方を変え ます。 <p>A 通勤時、バスの便数を2倍にする</p> <p>B バス停をマーケティングにより増やす。</p>

		<p>C パーク&バスシステムのために川中新町に駐車場を3ヶ所設置する。</p> <p>D イギリスの車両進入侵入制限を導入する。</p> <p>E 自転車通勤を奨励し、制度のサポートとして、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業に法人税の減免 ・ISOなどの国際認証に脱炭素社会の指標の新設 ・公務員の自動車通勤から、自動車通勤に変えた場合の通勤手当の増額などの各部長会議や内閣府への提言をする。 	
14	新橋構想について	<p>○犀川新橋について</p> <p>今後、長野大橋や丹波島橋の架け替えも考慮すれば、現在の交通量からしても一本の橋は必要と思われる。兩岸の道路状況からすれば、市道橋が考えられるが都市計画路線の位置付けが必要ではないか。</p>	<p>●構想道路については、交通量面のみならず周辺のまちづくりや地域づくり、リダンダンシーなどを考慮して引き続き慎重に検討します。(P24)</p> <p>●河川、鉄道横断部の機能強化は、ハード・ソフト施策の取り組みを行います。(P25)</p>
15		<p>○少子高齢化が進展し、歯止めがなかなかかけることができない状況から鑑みれば、人口の減少とともに車の台数の減少も容易に予測される。したがって、新橋建設は最終的な渋滞対策であり、まずは車の集中を分散を図るためのソフト面での対策を進めるべきと考える。</p>	
16		<p>○長野 IC もあり長野市南部から長野市中心部への自動車ルートは限られており、災害時の緊急車両の通過にも、丹波島橋の渋滞緩和は、重大な課題である。交通量等を考慮するには、丹波島橋を高架橋に建設するか、都市計画道路に位置付けをして、新橋の建設を検討する必要がある。</p>	
17		<p>○真島中央道（ホワイトリング前道路）の松岡方面（犀川）への橋及び牧島方面（千曲川）への橋を新設して欲しい。（南北）</p> <p>効果としては、松代から長野方面への車（通勤学）が通過し、丹波島橋の渋滞緩和も図られる。</p>	
18		<p>○丹波島橋だけでは、無理がある。大橋との間に、少なくとも1本は必要（橋）。どう規制をしても、通勤帯は無理。</p>	

19		○長野駅から日赤まで、4車線化する。その先、犀川に新設の橋（通称：えびす講橋）を掛け、交通車両の分散化する。	
20	五輪大橋の無料化	○五輪大橋の無料化。無料化までの7年は長すぎる。社会実験としてでも数か月間実施してみてもどうか。	●五輪大橋の無料化は、構想道路を含めた将来的な交通網のあり方を検討したうえで、ソフト施策の取組を行います。
21		○五輪大橋の無料化を早期に実現して、交通の往来をスムーズにして欲しい。	
22		○五輪大橋の利用車両が増えれば、南北の幹線道路の利用車両が総じて拡散され、渋滞緩和につながるので、できるだけ早く五輪大橋を無料化してもらいたい	
23		○五輪大橋の無料化について 長野大橋、丹波島橋の渋滞緩和の為、一日も早い無料化の実現が必要と思う。	
24		○旧市内に行くには、丹波島橋と長野大橋の利用する方が多いのですが、五輪大橋は有料のため2つの橋に比べ利用が低いと感じます。時間帯によっては無料にもなる様ですが、日中の無料化の実現はどのようなのでしょうか。	
25		○「真島経由オリンピック道路の無料化」による須坂方面等への交通量ば分散促進を図る。 *長野県の道路は、四角四面の道路にあることから、スピード感に欠けた渋滞せざるを得ない基本構造にある。オリンピック道路の無料化、または真島堤防路線の複線化等により、長野市街地を経由する交通量を減らす・分散する方策の検討が必要と考える。（母袋跨線橋渋滞解消を含め、長野市東部方面に向かう通勤者の利用意識を高める方策・施策の実行）	
26		五輪大橋の無料化。無料化までの7年は長すぎる。 朝の通勤時間帯7:00~10:00頃までの無料化を早急に実施すれば、丹波島橋・長野大橋の朝の渋滞もだいぶ改善できるのではないかと。	
27	長野市南部地域からの早期拡幅	○関崎橋東詰め交差点早期拡幅 交差点拡幅改良により、千曲川右岸を通過する車両の円滑な通過で、他からの車両数呼び込むと同時に、関崎橋渋滞の解消を図れば落合橋の交通も減るのではないかと。	●都市圏が保有する資産を有効活用する観点から交通処理を考えてまいります。（P18）

28		○関崎橋の渋滞をどうにかしてほしい。若穂山側の T 字路を工夫してもらいたい。	
29	観光交通について	○観光都市としての長野県・長野市に対する期待が大きくなっていることも合せ、利用者減少を前提として現状認識に基づく「交通体系整備計画」の策定では、現状の課題を抜本的に解消することは期待できないと判断する。また、観光収入拡大等長野市の魅力アップにつながるダイナミックな絵柄を示すことが必要と考える。(観光シーズンにおける高速道路利用観光客に不評をかつている渋滞解消策も合わせて両面から検討する必要がある)	●観光交通ネットワークの充実や観光交通サービスの充実を方針として各施策を進めます。(P67)
30		○観光ネットワークをつくる (2) 政策の方針について 都市圏外からの来訪者の主体は現状新幹線軸が中心であるが、観光地や鉄道空白地へのアクセス手段として駅からの二次交通強化だけでなく、既存ストックである道路ネットワークを活かした高速バス運行の確保と充実も必要と考えます。	●新たな交通計画の推進に向けて関係事業者との連携を図ってまいります。(P80)
31		○観光政策 (長野県に限らず) スキー客は最盛期から大きく減っているし、県内にはブームが去ってしまった観光地もある。観光政策が成功するためには、客観的に評価すると共に、競争相手より魅力的であることが必要である。観光地毎に戦略を立てることや連携して集客することが重要だが、計画案ではそこまで読み取れない。路線バスと観光バスは求められる車体が異なるという点を無視しているように思われる。	●ネットワーク形成の観点から、観光バスと生活バスの効率的な連携としてミックスマクスを提案しています。(P44, 47, 75)
32	パークアンドライドについて	○「パークアイランドの実施」等を各般に亘って実効性のある検討を促進する。 *松本市が実行している「パークアイランド」は、市役所等公的セクターの協力等政策の実効性なしではできない政策であるが、「バスレーンの有効活用」「車両総量削減」にも資する政策として十分検討の余地はあると考える。(課題は利用者確保と利便性確保) *「マイカー利用者」の有効な「公共交通機関利用促進策」についても、検討の余地あり。	●地域のニーズに応じたパークアンドライドの取り組みやバス交通との連携強化に取り組みます。(P18, 19, 24, 26, 41~43, 48~50)
33		○人々の暮らしの足をまもる、支えあう (3) 主要交通施策について 鉄道駅周辺はすでに都市化が進んでおり、パーク&ライドに適したまとまった用	

		地の確保が困難な状況。鉄道駅にこだわらず高速バスや路線バス停留所（地域交通拠点）周辺で機能強化（パーク&バスライド）を促進するとともに、鉄道とバス、レンタカーなどモーダルコネクトの円滑化を図るべきと考えます。	
34	公共交通について	○更北地区の公共交通機関は、バスなので、その利用をもっと出来る様に運行本数を増設して頂いたり、ぐるりん号をもっと利用できる様にコースを検討して利便性を高めてもらえればと思います。	●都市圏が保有する資産（ストック）を有効活用してまいります。（P18,19）
35		○更北まわりのぐるりん号を東口まで運行できるようにしてもらいたい。土日も運行してくれたら、子供達も助かると思います。そうすると、昼間老人ももっと外に出掛ける様になり、少しは市街地も活性化につながると思います。	
36		○新たな交通計画の3つの柱の一つ「資産（ストック）を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える」に全く同感なのでこれに関連して次の提案を致します。 鉄道沿線の都市開発の推進について 1) 長野都市圏を走る鉄道は JR中央西線 しなの鉄道線 北しなの鉄道線 JR飯山線 長野電鉄亘 であり全て※長野駅に乗り入れている ※北陸新幹線の全列車が停車する拠点駅（他に停車駅は大宮、富山だけ） （先達が残してくれたこの鉄道を活かす事は資産を有効に活用する事であります） 2) それは篠ノ井ー豊野間の鉄道沿線です、JRと しなの鉄道の並行路線であり輸送能力が高い。沿線は大半が明治以来の農業地域となっている、又長野市指定の農業振興地域でもある。現在の農業従事者は70～80歳の高齢者が多く以後の後継者の不在等で将来的な予測としては耕作放棄地がさらに増える傾向にあるのが現状である 3) 篠ノ井ー豊野間の沿線は 長野都市圏の中心として発展して行く可能性が大きい。沿線開発により・職、住の接近、・通勤の時短、・過度に自家用車に頼らないで済む生活①住宅②ショッピング③医療・福祉（各科の医院・かかりつけ医・委託所）④経済産業（企業誘致）⑤文教（大学の誘致・獣医学部・醸造学部など）の各エリア間の有機的な開発を行う	

※この度 東京23区に於いて大学及び学部の新設、定員増を10年間認めないことが決定されたが、取組み次第では長野にプラス要因になる。

4) 鉄道のサービス機能の向上

①新駅の設置(北しなの線、飯山線 無人自動改札機)「長野市役所前駅」芸術館、市役所及び周辺の各施設、事業所や地域の賑わい発展に繋がる

②しなの線=北しなの線、互いに長野止まりになっているが、まず通学・通勤の時間帯の一部でも<例えば>しなの鉄道線、早朝戸倉駅、上田駅を出てくる便を 豊野駅まで延ばし、豊野で折り返し屋代→上田方面に向かう等は不可能なのだろうか<一例>豊野周辺から屋代高校などへ通学する高校生たちの事を考慮されたし。

終わりに

イ) 都市交通計画のありようは常に街づくり(都市計画)と一体であり 昭和以降近代化を進める各地の都市計画は、まず農地に鉄道を引き 駅を中心に開発が進み街が造られ、高度経済成長と共に沿線は駅間を埋める・商業地・工業地等大規模開発が行われた。

ロ) 公共交通はバス路線の拡大で鉄道と補完しあう重要な役割を果たして来た。

ハ) 地方都市の交通は、バスと自家用車のウエイトが高く、鉄道は現在あるものを有機的に活かし沿線開発による利用者の増加、鉄道経営の安定と長野都市圏の発展に資する。

ニ) 上記に掲げた提案は各省に関わるビッグプロジェクトで長野県という一つの行政の組織体だけで出来ることではなく、これを動かすのは政治力であり、政治家を動かすのは、市・県の熱い意志です。市・県民が選ぶ市長、市会議員、知事、県会議員、衆・参の国会議員が、それぞれの立場、司(つかさ)で市民、県民、国民の為と思い動きそれが行政と一体となって実現に向けての第一歩となるのです。

37

○「公共交通ネットワークの機能強化」に関して、「ハブ&スポーク型」はメリットもデメリットもあるが、利便性に配慮してほしい。
貨客混載バスは公共交通の活性化となり得る取り組みであり、是非広めると良いと考えられる。

●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。(P47)

38	<p>○鉄道路線増減の影響</p> <p>屋代線廃止の影響は報告書にまとめられていない様である。</p> <p>長野新幹線開通による旧・信越本線沿線の影響は調査されていない様である。延伸して北陸新幹線が開通した影響も同様である。</p> <p>従って、今後の影響について信頼できる資料が存在しない。</p>	<p>●個別施策の影響については個別施策の効果検証により検証されるものと考えております。</p>
39	<p>○利用のしやすさ</p> <p>路線、乗降場所、ダイヤ（乗り継ぎを含む）、乗降方法（駅、停留所）と車両のユニバーサルデザイン化、が必要である。</p> <p>バスの場合、スロープを出して乗降できるような停留所になっていること、近くで横断できることが必要になる。駅や停留所まで行き着けなければ利用できないが、道路整備の重要性は無視されていて、多くの場合、行政や警察が法規違反を犯している。バスターミナルだけ整備しても利用できないことに注意しなければならない。</p> <p>バスの自由乗降区間は（観光地を含めて）もっと増やせるはずである。</p> <p>列車の場合、予約しなければ車いすが利用できないという状態は改善すべきである。</p>	<p>●バリアフリーやユニバーサルデザインによる施設整備を提案しています。</p> <p>(P18, 42, 63)</p>
40	<p>○利用方法の説明</p> <p>バスの場合、路線や料金の支払い方法の説明が不十分である。</p> <p>ダイヤも、行き先の違いや休日が解りにくいことが多い。</p> <p>圏内では運行間隔が長いことを考えれば、付近に別の路線のバス停がある場合も判るようにすべきである。</p>	<p>●関係自治体間でご意見を共有します。</p>
41	<p>○公共施設や催しの利用案内の充実</p> <p>ウェブサイトなどの案内に公共交通機関を利用する方法を丁寧に説明すべきである。</p>	
42	<p>○トランジットモールなどの検討</p> <p>ヨーロッパでは LRT と郊外電車の直通運転（注 4）、市街地中心部への公共交通機関以外の乗り入れ禁止、定期券利用者への休日家族割引、などが行われている。長</p>	

		野県が提携しているオーストリアとドイツには観光地も多く、他の国でも公共交通機関も発達しているので、参考になる点を検討すべきである。	
43		○バス路線のハブ&スポーク化 バスを幹線と支線に分けた場合、車両数が増える、乗り換えが必要である、という問題が生じる。 地形の点から支線を巡回する経路は難しいと思われるので、支線をデマンドバスやタクシーにすることも検討の余地がある。	●公共交通ネットワークの機能強化について、支線については多様な取り組みやミックスユースなどを位置づけています。 (P43, 44)
44	個別の施策、取り組みのアイデア	○堤防道路の拡幅によるバイパス化 屋島橋付近の堤防拡幅しての活用。また、大豆島側落合橋の立体化による本線信号時間の短縮で、更北の中堤防と若穂からの交通量を増やせないか。 ○航空写真やドローンにより、全体的な渋滞長を把握する調査を掛けてはどうか。	●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。
45		○旧国道 18 号が東西に分断されており、横断が出来ないのはとても不便。	
46		○長野大橋～東和田の複線化	
47		○ストックを生かし、相乗効果を期待する ・長野市駅北側の道路は、東西線の、4 車線道路が多く、南北線が少ないのが、現状です。→都市計画は基盤の目が基本ですから、追加の 4 車線化が必要です。 例 1：県庁東側の（長野豊野線）道路の 4 車線道路の新設信大前の交差点から北上する案。その交差点は立体化し、406 号線はそのまま、長野地裁の交差点から、地下にもぐり、トンネルで北上し、浅川ループ橋の下で接続する。 例 2：県庁西側に 4 車線道路を新設 両郡橋からトンネルで、県庁西側までトンネルを明け、新設の橋を裾花川に掛け、県庁前も 4 車線道路にする。 県庁西側から北上するトンネルと橋で浅川ループ橋の下に接続する。その北上として、トンネルで、長野信濃線の浅川地積まで、また、北上するトンネルで、北信五岳道路の宇佐美沢交差点に接続する。	

	<p>→町中を通過せず、通勤時間の短縮が図られ、休日対応策の観光地へのアクセスが容易になる。</p> <p>例3：アップルラインの4車線化</p> <p>例4：堤防道路の完全2車線化（犀川、千曲川）</p> <p>例5：落合橋の4車線化と立体交差</p>
48	<p>○新たな視点からの構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県庁を水野美術館に移転する。 ・長野電鉄を南進し、日赤まで伸ばす。→後期高齢者の診察往復を楽にする。
49	<p>○歩行者中心とは何か？</p> <p>計画案には歩行者に触れた個所が多いが、交通関係の法規で歩行者を定義しているのは道路交通法第2条第3項だけであり、健常者だけではないのは明らかだが、この計画案ではそうになっていない。</p> <p>このため健常者以外は考慮されない内容となっている。</p> <p>歩道橋、横断地下道は、法的根拠がないので、補修するのではなく撤去すべきである。</p> <p>https://www.pref.nagano.lg.jp/michikanri/kensei/soshiki/soshiki/kencho/dorokanri/documents/oudanhodoukyo.pdf</p> <p>計画案には自転車の通行の問題点に触れた個所は無いが、歩行者が困る個所と自転車が困る個所は重なっていることが多い。</p> <p>警察庁の資料では（注2）</p> <p>交通ルールを知っていても守れない理由としては、「通行環境が不十分」と答えた者の割合が58%</p> <p>なので、道交法の改正、道路構造の変更、交通規制と信号制御を自転車に合ったものにするのが先決である。</p> <p>自転車専用道路を整備する前に、日常的な利用が可能ないようにすべきである。</p> <p>高速道路の接続点は一般道路なので歩行者も自転車も通行するが、大半の個所では車のことしか考えられていない。</p> <p>交差点の信号を介さずに車が通行できる構造を改めるべきである。</p>

	<p>ラウンドアバウトに関しては軽井沢の社会実験での問題点が全く活かされていないが、横断歩道で止まる車が 3 割以下であることでも判るように、交通法規を守らない車が多過ぎるのである。</p> <p>道路の通行量や渋滞対策が交通違反を前提としたものであってはならないのは当然であり、具体的な施策ではその点を十分配慮すべきである。</p> <p>障害者権利条約は、行政の全ての部署が理解しておかねばならない。</p> <p>特に長野市では、市役所の前に歩道橋が 2 つあるが市長以下誰も問題にしていなし、階段を使えない歩行者が延々と迂回しなければならない箇所は多い。</p> <p>他の市町村でも問題個所が指摘されていない。</p> <p>歩道や生活道路の除雪を市民に行わせるのは不可能である。</p> <p>協力は期待できても限界があるので、その不足する分を補う体制が必要である。</p> <p>機械除雪によって横断歩道に雪の壁を作るべきではない。</p>	
50	<p>○道路整備の考え方</p> <p>道路整備には、安全性を高めるものと利便性を求めるものがある。</p> <p>長野国道事務所の検討会議（県道以上が対象）では、当初は歩行者の安全を問題にしていたのに次第に利便性の追求が重視されるようになった。しかし、安全は道路交通の基本であり、歩行者と自転車の安全を軽視することは許されない。</p> <p>また、気象条件や災害に対して問題がある個所については積極的に対処すべきだが、付け替えた場合には旧道を廃止しないと危険個所が残ることになる。</p> <p>利便性の追求については、日本全体、中でも大都市以外は縮小に向かっているため、不可欠なもの以外は行うべきではない。厳しく考えなければ経済的にも維持できなくなる。</p> <p>ピーク需要に合わせることは利用効率の点で採用すべきではない。</p> <p>リダンダンシー（冗長性）については、万全を期すのではなく、最低限の機能・性能にすべきである。</p>	<p>●都市圏が保有する資産（ストック）を有効活用することを掲げて取り組みます。(P18, 19)</p>

51	<p>○歩道通行の確保</p> <p>歩道（及び、歩車道の区別がない道路）が安全に通行できれば、徒歩、スクーター型電動車いす、電動車いす、3輪自転車（電動アシストを含む）などで通行できる。</p> <p>自転車が車道を通行することは、運転手の質を向上させない限り難しい。</p> <p>スクーター型電動車いすは時速6キロなので単純計算だと30分で3キロ走行でき、日常の移動の多くを担うことができる。</p>	<p>●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討します。</p>
52	<p>○小型電気自動車</p> <p>1から2人乗りの電気自動車が実用化しつつある。</p> <p>ヨーロッパの法規に合わせて時速45キロとなっているが、15から20キロに抑える車種ができれば、やや遠くまで移動できる。</p> <p>交通法規や道路の整備は今後の課題だが、車の通行がほとんどない地区では選択肢となる。</p> <p>ガソリンスタンドが減り続けているが電気自動車ならどの地域でも可能である。</p>	<p>●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。（新たな短距離公共交通の研究を位置づけ、技術革新にも対応するとしていきます。（P56）</p>
53	<p>○配達など</p> <p>高齢者が移動するのではなく、配達する店舗を増やす。</p> <p>既に通販の利用は多く、コンビニやスーパーで配達する店もあるが、テレビ電話機能（スマホやケーブルテレビを含む）を利用して手助けすれば可能性が広がる。</p> <p>訪問医療や訪問介護、医療相談の充実によって、移動が難しい人にも対応できる。</p>	<p>●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。</p>
54	<p>○道路に対応した通行制限</p> <p>道路交通法と車両制限令に従って通行制限を行い、違反を厳しく取り締まれば、特に生活道路での危険を減らすことができる。</p>	
55	<p>○運転手の質の向上</p> <p>運転技術、知識、身体能力、などを少なくとも年1回試験し、不合格者には教習を行った上で改めて運転免許試験を行うべきである。技量などが不足していることが解れば本人にとっても安心である。</p> <p>故意による違反は（種類に拘わらず）厳罰に処すべきである。</p>	

	<p>少なくとも9割の運転手は運転する条件を満たしていないので車の利用が減るはずである。</p>	
56	<p>○業務による利用</p> <p>業務用車両の内、輸送については共同化や復路の有効活用などで減らせる余地があるので、システムの開発を検討すべきである。</p> <p>列車輸送は、コンテナか用途を限った専用列車（例：ガソリン）だけになってしまったが、積み下ろしの効率化やトラックごと輸送する方式が可能となれば増やすことができる。</p> <p>一般道路を無人で走行すること、フルトレーラーが事前許可なしに走行することは危険である。</p> <p>業務による運転で交通違反があった場合は、雇用者、交通安全管理者や運行管理者の責任も問うべきである。</p>	
57	<p>○通勤</p> <p>駐車を減らせば公共交通の利用が増える可能性がある。</p>	<p>●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。（長野市中心部では、駐車場の工夫なども施策として位置づけています。（P30））</p>
58	<p>○催しなど</p> <p>公共交通利用を前提とする。</p>	<p>●関係自治体間でご意見を共有します。</p>
59	<p>○相乗りシステム</p> <p>車の運転手の質を大幅に上げない限り行うべきではない。</p>	<p>●個別の取り組みや施策については、本計画を受け個別に検討してまいります。</p>

60	計画の組み立て、表現方法	<p>○市民の多数が理解可能な資料提供をすべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・表現の仕方や語句が難しすぎて理解しにくい。視覚化、イメージ化への努力が不足 ・夢を感じる施策として伝わってこない 	<p>●巻末に用語集を添付し、分かりやすさに努めました。また、概要版を別途作成しました。</p>
61		<p>○パーソントリップ調査の限界</p> <p>この計画案はパーソントリップ調査を基にしているが、調査自体に限界があるのに、それを明確にしていない。</p> <p>実際の流れを見る場合には調査区域の出入りや区域内の流れを把握する必要がある。例えば乗車駅で調査票を配布し下車駅で回収する方法である。しかし、この方法では公共交通機関以外の利用（徒歩、自転車、車）による流れを把握するには膨大な手間が必要になる。</p> <p>このため圏内の居住者のアンケートに代えているが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏外との交通を把握できない。 ・物流を把握できない。 <p>という大きな問題点がある。</p> <p>また、景気変動を始めとする短期的な変動の影響を除去しないと本計画の目的に沿ったデータとならないが、一切考慮されていない。</p> <p>観光統計によれば、善光寺御開帳の年は長野市は大幅に増え、テレビ番組の影響で上田市は急激に増えたが、どちらも1年限りである可能性が高い。</p> <p>商業施設の種類と商圈と移動手段、通販の影響、などは別の調査が必要である。</p> <p>産業構造や地域性の変化が従来の延長とならない可能性を検討すべきである。</p> <p>にも拘わらず、この調査結果を車の交通に関して適用しようとしているので齟齬が生じる。道路のセンサーから得られる情報、カーナビなどを使ったビッグデータ、など他の調査を示した上で施策を提示すべきである。</p>	<p>●いただいたご意見を考慮し、パーソントリップ調査について調査結果の整理段階でまとめた調査項目、対象などを追加しました。</p>
62		<p>○まちづくりと過疎化</p> <p>過疎化と地域格差の問題は交通だけの視点で論じられるものではない。</p> <p>地域社会の将来像を明らかにした上で、その中での交通問題を検討すべきなの</p>	<p>●本計画は、交通という視点で今後の交通政策の方向を示したものです。いた</p>

	<p>に、交通問題から地域社会を決定しようというのは本末転倒である。</p> <p>例えば、飯山市からの人口の流出先は主として中野市と長野市であって首都圏ではない。移住データとその推移は、特に過疎地域では丁寧に分析して対策を講ずべきものである。</p> <p>今年度からの県の総合計画では県全体のデータしか見ていないので実態と合っていない。</p> <p>拠点にしても、同じレベルではないし、DID との関係も説明されていない。</p>	<p>だいたご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
63	<p>○計画への参加者</p> <p>今回の計画案では上述したまちづくりや過疎化の問題と関連するが、高齢者、特に中山間地の居住者が大きな項目となっているし、ユニバーサル・デザインも重要となっている。</p> <p>ところがこれらに詳しい人は参加していないので問題点が多数存在する。</p>	<p>●高齢者、中山間地居住者、ユニバーサルデザインに日常的に関わる、地域に密着した行政者が参画しています。</p>