

(様式5)

市民意見募集手続の結果について

1 計画等の案の名称 上田市地域公共交通計画

2 募集期間 令和5年9月27日(水曜日)から令和5年10月26日(木曜日)まで

3 実施結果

(1) 件数 79件(13人)

(2) 提出方法

持参	郵便	電子メール	ファクシミリ	計
5件(1人)	0件(0人)	73件(11人)	1件(1人)	79件(13人)

4 意見に対する市の考え方等

(1) 意見の区分

種別	内容	件数
ア 計画案に反映する意見	意見等の内容を踏まえ、案の修正等を行ったもの	13件
イ 計画案と趣旨同一の意見	意見等の趣旨が、案に盛り込まれているもの	20件
ウ 参考、検討とする意見	事業等の実施段階で、参考・検討とするもの	40件
エ その他	その他の意見	6件
	合計	79件

(2) 意見に対する市の考え方

※ 類似の意見はまとめて回答しているため、提出件数と一致しません。

ア 意見等の内容を踏まえ、計画案の修正等を行ったもの

No.	意見の概要(要旨)	市の考え方
1	P15 「日頃は自転車通学・通勤であり、雨や雪の荒天時のみにバスを利用される方にとっては「いつも混雑し、必ず遅延が発生する」ものと捉えられ、利用離れにつながっている傾向がある」は昔からあることではないか。	ご意見を参考に、「バスによる通学をしやすくするための要望として、自宅近くへのバス停の設置、時刻表どおりの運行や円滑な乗り継ぎが挙げられている」に修正させていただきます。
2	P15 「情報発信が限定的かつアナログで即時性がなく、使いたいと思う人や使いたい時に必要な情報が届いていない」の主要因は、紙ベースの時刻表の見方やバス停の案内表などのわかりにくさの問題ではないか。	ご意見を参考に、「路線図、時刻表がわかりづらい、読み取れない」に修正させていただきます。

3	<p>P20</p> <p>・公共交通の役割の大きさや分野を横断して地域課題の解決につながるという内容ですが、ほとんど公共交通の枠内のみ内容になっています。公共交通をどうすれば「医療・福祉」の分野のどの課題をどう解決するかなどを示して市民に伝えることも効果的なモビリティマネジメントにつながります。庁内横断的な議論が必要だと思います。</p> <p>・公共交通が豊かになることで、他のあらゆる生活部門へのポジティブな波及効果が大きいので、今一度、踏み込んだ内容、そして具体的にどの場所をどう変革していくつもりなのか、という記述を書き加えていただければと思う。</p>	<p>ご意見を参考に、地域公共交通がどのような地域課題の解決に、どう効果的であるか、クロスセクター効果の考え方を交え、記載させていただきます。</p>
4	<p>P21</p> <p>目指す方針や将来像が、どういう状態になるのかあいまい。</p> <p>基本方針があいまいだと、何をどうしていくのかわからない。</p>	<p>市の現況、公共交通の現状や各種調査結果、また、地域協議会をはじめとした各種団体と、地域公共交通が抱える課題の共有を図り、あるべき姿に向けての意見交換に加え、交通有識者や交通事業者、庁内関係部局との協議を踏まえ、地域公共交通が抱える課題と課題から導かれる計画の方向性として整理しております。</p> <p>基本方針としては、計画のキャッチコピーと捉えていることから、具体性に欠けるというご指摘も理解しており、長野県地域公共交通計画における目指す将来像と連携させて、計画の基本方針と併せて、目指す将来像をわかりやすく記載しました。</p> <p>なお、課題と方向性との関連性も示しながら、本計画の目標を設定しており、目標値の達成に向けた個別具体的な取組につなげた組み立てとしております。</p> <p>上田市が目指す公共交通ネットワークの体系イメージについては、ご意見を踏まえ、わかりやすく図示した記載とさせていただきます。</p>
5	<p>P22</p> <p>上田市にとっての公共交通だとすると、地図上で具体的にこうしていくと決めないといけない。この計画は、上田市という基礎自治体なので、具体的な計画を作らないといけない。具体的な公共交通計画に意味がある。</p>	<p>ご意見を踏まえ、上田市が目指す公共交通ネットワークの体系イメージをわかりやすく図示した記載とさせていただきます。</p> <p>また、求められる機能や果たすべき役割を満たすため、目標(値)を設定し、その達成に向けて、個別具体的に取り組む事業を掲載させていただいております。</p> <p>事業の実施にあたっては、需要を的確に把握し、</p>

		ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。
6	<p>P22</p> <p>上田市の行政区範囲しか書かれていませんが、近隣市町村との地域公共交通ネットワークも含めなければいけないのではないかと。</p> <p>また、市内のいくつかの交通の結節点はトランジットモールのようにするなど、詳細の地図やビジュアル、ストーリーなども打ち出しておくべき。</p>	<p>隣接市町村との連携による公共交通体系の構築については、市としても重要性を認識しており、長野県地域公共交通計画において、上田圏域の地域特性を踏まえたネットワークの構築に向けた方針が示されることとなっておりますので、整合を図りながら、連携による取組を進めてまいります。</p> <p>また、交通結節点のイメージについては、地図を用いるなど掲載の内容や方法を修正させていただきます。</p>
7	<p>P25</p> <p>・数値目標が低すぎると思う。2027年度の数値を達成したら、「地域をつなぎ 未来へつむぐ 地域公共交通」を達成できたと言えるのか。</p> <p>もっと10年先又は20年先を見据えたビジョンとして提示した計画書とすべき。</p> <p>・この計画は、5年スパンとのことですが、本来は、30年後ぐらいのスパンのビジョンからバックキャストでこの5年の動きを設定すべきと考える。</p>	<p>市としては、将来にわたって持続可能な地域公共交通を目指しており、本計画については、2027年度までを区切りとした目標を設定し、目標実現に向けた取組内容を掲載しております。</p> <p>まずは、新型コロナウイルス感染症や東日本台風災害による影響前の輸送量レベルに戻すことを目標に取組を進めるとともに、目標の達成状況や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて目標値の見直しを行うこととしております。</p> <p>なお、長期的なビジョンについては、長野県地域公共交通計画における目指す将来像と連携させて、計画の基本方針と併せて、目指す将来像をわかりやすく記載しました。</p>
8	<p>P27</p> <p>基本計画を市民へ開示しているはずなのに検討が目標と受け取れる。</p> <p>検討するのであれば、いつまで検討し、その結果いつまでに実施し、誰がジャッジするのかを記載すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、一部記載を修正させていただきます。</p> <p>計画の内容においては、基本方針や目標の達成に向け、有効と思われる事業については、研究・検討段階の事業でありましても掲載させていただき、早期の実施を目指すところであり、スケジュールを記載させていただいております。</p> <p>なお、事業実施の評価については、法定協議会である上田市公共交通活性化協議会において、事業の進捗状況評価シートを活用した進捗管理を行い、公表を行ってまいります。</p>
9	<p>P36</p> <p>「各家庭における送迎の負担問題...」に加え、さらに、自動車送迎の子どもは友達が少ない、肥満になる、大人になって傲慢度が高くなるという研究結果もある。</p> <p>コラム的に追記したらどうか。</p>	<p>自家用車による移動や送迎から、公共交通利用による移動への行動変容を図るため、機会を捉えたモビリティマネジメントの取組を進めてまいります。</p> <p>また、ご意見を参考に、計画内へのコラムによる記載や、広報、通学利用促進チラシなどへの活用を検討させていただきます。</p>

10	<p>P39 自動運転 EV バスの記述がありません。令和 5 年度、自動運転 EV バスの実証実験をしたのにも関わらず、上田市は何も次のアクションをしないと言う事か。</p> <p>自動運転バスの試乗を体験しました。路線バスとして実装している地域もあると聞いていますので「自動運転バスなどを含めた次世代モビリティサービス」と記載されてはいかがか。</p>	<p>先進技術の活用については、自動運転も含め、「利用促進に向けたサービスや機能の拡充」に位置づけていることから、記載内容を修正させていただきます。</p> <p>これまでの取組を踏まえ、今後も自動運転レベルの向上を注視しながら、法規制への対応や国及び県、近隣住民と調整を図りながら、上田市における導入に向けた研究を進めてまいります。</p>
11	<p>全般 公共交通はまちづくりの重要なツールで、まちなかの賑わいや税収にもつながる。公共交通のそのような機能や役割をわかりやすくコラムなどでもよいので、記載してはどうか。</p>	<p>ご意見を参考に、公共交通が有する機能や果たす役割をわかりやすく市民に伝えるため、掲載の内容や方法を修正させていただきます。</p>

イ 意見等の趣旨が、案に盛り込まれているもの

No.	意見の概要(要旨)	市の考え方
1	<p>P1 上田市はどうしたいのか、目的が明確になっていないと思います。</p> <p>交通とまちづくりはセットで考えるべき。</p>	<p>市では、「公共交通総合連携計画」(平成 20 年策定)や「地域公共交通網形成計画」(平成 28 年策定)に基づき、公共交通網の維持・確保を図ってまいりましたが、今般の法改正を背景として、その趣旨を踏まえ、将来にわたって地域公共交通を持続可能なものとするため、マスタープランとなる「地域公共交通計画」を作成するものであります。</p> <p>また、「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画」に定める、まちづくりの将来像の実現には、骨格となる基幹的な公共交通ネットワークの形成が不可欠であり、単に移動手段の維持・確保のみならず、都市の持続性や社会課題の解決に果たす役割と価値を重要視しております。</p>
2	<p>P4 色々な交通機関が載せられていますが、カーシェアリングやバイクシェアなどのシェアリングサービスもここに追記したらどうか。</p>	<p>公共交通機関のほか、多種多様な輸送資源の総動員により移動手段を確保し、地域の移動ニーズにきめ細かくに対応可能な体系の構築に向けては、シェアサイクルをはじめとしたシェアリングサービスも含むものと捉えており、21 ページにおいて、その他の交通モードとして位置づけております。</p>
3	<p>P12 公共交通が黒字なのは世界の中でも日本の都市圏くらいだといえます。基本的な考え方として、本来、公共交通は、赤字でも、必要なインフラとして、国や自治体が支援して維持すべきだと思い</p>	<p>地域公共交通は、生活に不可欠な移動手段の役割を担うとともに、多様な暮らし方と働き方を支え、生活の質を高める社会インフラであり、都市の持続性や幅広い社会課題の解決のために重要な役割と価値を有するものと捉えており、地域</p>

	ます。	公共交通の維持・確保に向けた取組や支援を継続してまいります。
4	P16 「アンケート調査結果 においては、高校進学先の選択にあたって 68%の方が高校までの交通手段を重要視している一方で…」の「交通手段」は「公共交通」ではないか。	公共交通利用による通学のほか、自家用車による送迎や自転車通学などを含めた交通手段(通学手段)の進学先選択への影響をお聞きしておりますので、表現はこのままとさせていただきます。
5	P17 「地域公共交通が果たすべき役割は非常に大きい」ので、次のような項目を追記すべきではないか。 ・「予算の範囲内において、財政的な援助をすることができる。」 ・「バスレーン、BRT、LRT などの導入を検討する。」	人口減少・超高齢社会を迎え、厳しい財政状況の中にあっても、持続可能なまちづくりを進めるうえでは、地域公共交通は非常に大きな役割を果たし、価値を有するものと捉えており、地域公共交通の維持・確保に対する行政支援を継続していく必要性を認識しております。 また、個別の取組については、上田市の実情に沿うものであるかを含め、先進事例を参考に、調査研究を進めてまいります。
6	P18 ・定住自立圏、上田都市圏としての公共交通を考える必要がある。 ・上田市は定住自立圏として周辺町村との連携を含め、今後この地域全体をどのようにしていくかについても具体的の方針を定め、それを達成するための具体的な計画も記述する必要があると思う。	隣接市町村との連携による公共交通体系の構築については、市としても重要性を認識しており、既存路線を維持・確保することを最優先に、取組を進める考えです。 なお、周辺地域との連携については、長野県地域公共交通計画において、上田圏域の地域特性を踏まえたネットワークの構築に向けた方針が示されることとなっておりますので、整合を図りながら、連携による取組を進めてまいります。
7	P21 もう少し、市民の声を聞いて施策に取り込み、スローガンを決める必要があると思う。	計画策定にあたっては、市民や高校生に対する意識調査及びバス利用実態調査を行い、現状把握に努めてまいりました。 また、地域協議会をはじめとした各種団体と、地域公共交通が抱える課題の共有を図り、あるべき姿に向けての意見交換に加え、交通有識者や交通事業者、庁内関係部局と膝を交えた協議を行ってきたところです。 計画の内容については、市議会へ報告等を行うとともに、法定協議会である上田市公共交通活性化協議会での承認を経て、計画策定に至るものであることから、市民の声を反映した計画であると認識しております。 なお、今後も意見交換の機会を設け、個別施策の拡充も行いながら、市民が誇りに思っていただけのような地域公共交通体系の構築を目指し、計画に基づき取組を進めてまいります。

8	<p>P25</p> <p>「利用者 1 人あたりバス運行経費に係る年間負担額」「現状維持」とあるが、生活の質を上げるための投資と考えて、増えてもいいのではないかと。また、別の考え方として、分母は「総利用者数」となっていますが、実はメリットを受けているのは利用していない人も(渋滞解消、いざという時の交通手段など)含まれるので、分母は「総市民人口」でも良いとも考えられる。</p>	<p>生活の質を高める社会インフラである地域公共交通の維持・確保に対する行政支援を継続していく必要性を認識しており、計画策定にあたって実施した、住民アンケートにおける公共交通に対する歳出額についての考えでは、「わからない」が 36.6%で最も多く、次いで「公共交通への歳出額は妥当だと思う」が 31.3%、「公共交通への歳出額はもっと多くても構わない」が 18.9%となっています。</p> <p>年間負担額に対する考え方については、現状維持としているところですが、運転手不足に対応した支援なども今後必要になるものと考えております。</p> <p>また、分母の取り扱いについては、人口が減少している社会情勢や利用者増に向けた取組を推進する点を踏まえ、直接的な利用者数を分母として設定させていただいております。</p> <p>なお、いずれについても、社会情勢の変化や目標の達成状況を踏まえ、必要に応じて見直しを行ってまいります。</p>
9	<p>P27</p> <p>具体的な自家用車利用削減策が全く示されてなく、曖昧である。</p> <p>「乗って残す」原点に立ち返り、GXは喫緊の課題であり、自家用車利用削減による日常生活のスリム化推進を図る必要がある。</p>	<p>自家用車の利用抑制を強制することは困難ですが、自家用車による移動や送迎から、公共交通利用による移動への行動変容を図るため、機会を捉えたモビリティマネジメントの取組を進めてまいります。</p> <p>また、県による「信州スマートムーブ通勤ウィーク」の取組などを参考にしながら、官公庁をはじめ、民間事業者にも協力をお願いし、通勤時の公共交通利用促進に努めてまいります。</p>
10	<p>P33</p> <p>・運賃低減バスの運行事業は継続となっておりますが、これはいつまで継続するのか。(ア)では検証を継続して行うとなっておりますが、平成 25 年事業開始から約 10 年経ち、この事業によりどれくらい状況改善に至ったのか。想定した時期としては持続可能な交通網として独立採算可能な状態までを支援するのが行政としての役割なのではないかと。</p> <p>最低でもどのような状態にするまでを支援するのかを、未来の上田地域交通活性化の状態及びそれを達成するために財政面でどれだけ投資をするか明記する必要があります。</p>	<p>運賃低減バスは、利用者の負担軽減の視点により、市民生活に不可欠なバス路線の利用促進を図り、活性化させ、維持・確保するため、平成 25 年に運行を開始したものです。</p> <p>事業導入前と比べ、輸送人員は 1.2 倍に増加しており、また、通学通勤定期券購入の負担が軽減されているなど、一定程度の評価をいただいております。</p> <p>現在、3 年を周期とした第 4 期目の運行継続期間(～令和 7 年 9 月末)となっており、運行継続の必要性を判断するため、本計画において、施策の検証を行うとともに、財政負担のあり方や低減方法を検討する旨を位置づけております。</p>

	<p>・そもそもこの運賃低減バスの運行事業内容では不十分過ぎて現状改善には至らないと思います。従って評価指数1:バス利用回数が基準年に対して令和9年度目標が僅か2ポイントしか改善できない計画になってしまっているのではないかと。</p> <p>・「未来へつむぐ地域公共交通」として路線バスが担う役割は要となるもの。「料金が低い。不便(乗りたいときに乗れない)」である現状を打破し「安い、便利だから乗ろう！」にすることが最重要と考える。</p> <p>そのための案として、</p> <p>1)22 時台までの運行実施</p> <p>2)最低限 30 分に一本の運行(朝夕の通勤通学時は 15 分に一本の運行)</p> <p>※ 鉄道に比べて柔軟に路線変更ができるのが、バス路線の優位性です。曜日によって運行の有無を決めるようなことは直ちにやめて、運行するのならば、可能な路線を検討して変更する。</p> <p>3)一乗車¥100～¥150 程度の定額とし、乗り継ぎ2 回程度で目的地にたどり着けるようにする。</p> <p>4)市民が継続利用できるまでの暫くの間は、回数券 11 枚綴りを一定期間定期的に全戸配布し利用促進策を行う。など計画書には事業者支援等も含め具体的方策を盛り込むべきと思う。</p> <p>・最後にこの計画書には財政計画の記載がありませんが、数値目標と合わせ財政計画についても明示するべきと思う。</p>	<p>また、従来運賃(低減前運賃)から、安い運賃設定としておりますが、「運賃が高い」という印象を持たれている事実もあり、さらなる事業内容の周知・PRの必要性も認識しております。</p> <p>個別の取組については、ご意見を参考に、今後の具体的な取組の実施に向け、需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p> <p>また、財政計画については、人口減少・超高齢社会を迎え、厳しい財政状況の中にあっても、持続可能なまちづくりを進めるうえでは、地域公共交通は非常に大きな役割を果たし、価値を有するものと捉えており、行政による財政支出は現状を維持してまいりたいと考えております。</p>
11	<p>P33</p> <p>一般の自転車についての計画が見当たりません。自転車の推進、駐輪場の充実、自転車道の整備も重要ですので記載をお願いしたい。</p>	<p>二次交通としてのシェアサイクル(一般の自転車を含む)の果たす役割は重要と捉えており、地域公共交通との連携について記載しておりますが、自転車活用推進計画策定や施設整備については、他部局と連携のうえ検討してまいります。</p>
12	<p>概要版</p> <p>・字が小さいです。</p> <p>・内容が多すぎるので、要点をまとめてコンパクトにアピールしたほうがよいです。</p> <p>・目標、1、2、3、は最後の締めを簡潔にまとめたほうがよいです。</p> <p>・4 の街づくり…の文章は、(1)(2)とも必要ない。</p>	<p>ご意見を踏まえ、見やすくわかりやすい計画(概要版)となるよう、記載の内容や方法を検討してまいります。</p>

13	<p>全般</p> <p>交通弱者、通勤者の利用促進に殆ど触れておらず、「乗って残す」本来の主旨がやや欠けている。</p>	<p>一般的に交通弱者は、運転免許証を持たない高齢者や学生とされ、本計画においては、交通弱者の方々にとってわかりやすく、安心して、使いやすい地域公共交通体系の構築を目指すとともに、通勤者に対しては、行動変容に向けたモビリティマネジメントの取組による利用促進を図っていきたくと考えております。</p> <p>なお、「乗って残す」は、交通弱者のみならず、市民や地域全体で取り組むべき課題、共有すべき認識であると捉えております。</p>
14	<p>全般</p> <p>公共交通の自動車と街の形は切っても切れない。</p> <p>道路を整備すれば、自動車の乱流も増える。</p> <p>自動車を入れない、この区間は公共交通しか入れない。</p> <p>そんな施策を取らないと、公共交通の利用者を増やし且つ利便性とんだまちづくりはできない。</p>	<p>「都市計画マスタープラン」においては、「市全体の土地利用と地域の利便性を高める都市」の目標に対して、市域全体の多様な都市活動を支える道路網の整備を掲げるとともに、「安全・快適で健幸に暮らせる都市」の目標に対しては、「ネットワーク＋多極・拠点集約型都市構造」の実現に向けた公共交通の充実を掲げております。</p> <p>また、道路網は交通処理機能をはじめ、自動車交通処理のためだけではなく、都市の防災性の向上や上下水道施設、共同溝等のライフラインの収容等を担う空間機能など、多様な機能を有しており、自動車の通行規制にあたっては、沿線や地域の関係者との協議・合意が不可欠であり、総合的な考え方のもと行う必要があると捉えております。</p> <p>本計画は、公共交通に関わるマスタープランの位置づけであり、いただいたご意見については、今後、上位計画や「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」との整合を図りつつ、国や県の関係機関や庁内関係部局などと共有してまいります。</p>
15	<p>全般</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的にマイカーの過度の利用から、転換させる施策がない。マイカーを減少させる施策へ深掘すべきである。 ・交通渋滞解消のために、自家用車から公共交通への乗り換えを強く押し進め、公共交通の定時制確保のために通行の優遇を確保する。 	<p>自家用車による移動や送迎から、公共交通利用による移動への行動変容を図るため、機会を捉えたモビリティマネジメントの取組を進めてまいります。</p> <p>また、県による「信州スマートムーブ通勤ウィーク」の取組などを参考にしながら、官公庁をはじめ、民間事業者のご協力もお願いし、通勤時の公共交通利用促進を図ってまいります。</p>
16	<p>全般</p> <p>データは良くまとまっていますが、もっと分析能力を上げるべきかと思う。</p>	<p>本計画は、公共交通に関わるマスタープランの位置づけであります。交通まちづくりの視点のもと、上位計画や「都市計画マスタープラン」、「立</p>

<p>上田市の公共交通まちづくりに対して、ミッション、ビジョン、バリュー・ベネフィット(市民と市政と隣接町市企業、学生と主婦と高齢者)、戦略、戦術、アクションプラン(ヒト・モノ・カネ・情報・時間・空間でまとめる)等の対応をして整理する必要がある。</p>	<p>地適正化計画」との整合を図りつつ、将来都市像の実現に向け、社会情勢の変化や目標の達成状況に応じた見直しを行いながら、取組を進めてまいります。</p>
---	---

ウ 事業等の実施段階で、参考・検討とするもの

No.	意見の概要(要旨)	市の考え方
1	<p>P6 「行ける・行けない分布表」を見ると、上田市内にも大学があるので、渋滞防止のためにも大学前までのバスの運行を検討してはどうか。</p>	<p>ご意見を参考に、需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p>
2	<p>P8 大学前駅を利用する人数は多く、ほとんどが大学生だということが予想できる。現在の上田電鉄の時刻表と大学の日程とで、時間のギャップが感じられ、その差が埋まればさらに利用が増えると思われる。そこで、大学生の利用が多い時間帯だけでも、大学と連携して、時間差が減らせる取り組みを行ってはどうか。</p>	<p>ご意見を参考に、需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p>
3	<p>P16 家から最寄り駅、学校や職場から最寄り駅というような、公共交通機関と目的地を結ぶ移動が公共交通の利用の増加につながると考えます。自転車道や歩道を車道の両側に作ったりすることが必要だと考える。</p>	<p>ご意見を参考に、利用環境の整備の必要性を認識しておりますが、道路整備計画や構造上の制約等もあるため、国や県の関係機関や庁内関係部局などと課題を共有してまいります。</p>
4	<p>P17 利用者にわかりやすい利用案内やリアルタイムの運行状況の情報提供などの取組を実現するためにシステム開発に力を入れて欲しいです。また、リアルタイムでの地図の電子化という取り組みがあればより魅力的になると思う。</p>	<p>ご意見を参考に、わかりやすく、効果的な情報発信に努めてまいります。</p>
5	<p>P17 通学時間帯の鉄道やバスの本数を増やすべきだと思う。</p>	<p>ご意見を参考に、需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p>
6	<p>P25 生活している中でチケット QR について知る機会がほとんどないため、歩いていて目に付く場所などにチラシを張るなどをしてもよいのではないかと考える。</p>	<p>ご意見を参考に、わかりやすく、効果的な情報発信に努めてまいります。</p>

7	<p>P30</p> <p>人手不足なので厳しいとは思いますが、もし可能なら、上田駅と小牧方面を繋ぐ路線を新設していただきたく、提案です。</p>	<p>ご意見を参考に、需要の把握や担い手の確保に努め、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p>
8	<p>P30</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道(特に通学、帰宅時間)の本数を増やすことに力を入れてほしい。 ・混雑時の電車の車両を増やすことにより皆が狭くてつらいということがなくなって、より魅力的になると思う。 	<p>ご意見を参考に、現状や需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。</p>
9	<p>P30,36</p> <p>「限られた資源のなかで」とは、財政面のことを言っているのか。</p> <p>財政的には、重要な政策のために資源を限るのは得策か。</p> <p>収入を高める、あるいは他の部門へのメリットを考えて振り分ける、増額することも検討すべきではないか。</p>	<p>「限られた資源」については、財政面に限らず、運行を担う交通事業者の車両や人材(運転士や整備士)を含むものと考えられます。</p> <p>しかしながら、人口減少・超高齢社会を迎え、厳しい財政状況の中にあっても、持続可能なまちづくりを進めるうえでは、地域公共交通は非常に大きな役割を果たし、価値を有するものと捉え、維持・確保に対する行政支援を継続していく考えであり、財政支出に上限を設けることを意図したものではありません。</p> <p>また、利用促進に向け、現状や需要を把握し、ニーズに対応したサービス水準の最適化に努めるとともに、公共交通がもたらすクロスセクター効果の周知を図ってまいります。</p>
10	<p>P30</p> <p>全交通機関共通の定期乗車券(サブスクリプション)の導入にむけた試算を含めた検討</p>	<p>TicketQR の機能拡充により、市内すべての公共交通が同一のQRコードで利用可能となるよう取組を進めてまいります。</p> <p>また、利用促進を図るため、サブスクリプション方式の運賃体系について、利用者の負担軽減と行政の負担のあり方を踏まえながら、導入を検討してまいります。</p>
11	<p>P31</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃低減施策は、期限を設けるのではなく今のままの運賃にしてほしい。 ・TicketQR の機能を活用し運賃低減施策を市民限定 TicketQR 利用者限定にするなどが良いと思った。定期などとも連携して使えるようにしてほしい。 ・電車はバスより運賃が高いため共通化することを実現してほしい。 	<p>運賃低減施策については、運賃低減の有効性も含め、負担のあり方や手法の検討を継続的に行ってまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、利用促進に向けたサービスや機能の拡充に取り組んでまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、行政負担のあり方を考慮しながら、利用促進に向けた負担軽減策を検討してまいります。</p>

12	<p>P31</p> <p>運転手の給与報酬を上げるための公的扶助もあって良いと思う。あるいは利用者を増加させるために、市民乗り放題定期券の前売り販売などで安定的な売り上げを確保するのはどうか。</p> <p>また、通学通勤時のバス利用は多いが、昼間に設備や運転手が過剰になってしまう問題を解消するために、昼間にバスをもっと使ってもらう方法の検討を進めるのはどうか。</p>	<p>交通事業者の人材確保支援として、運転手の処遇改善に対する公的補助については、国や県の動向に留意しながら、検討してまいりたいと考えております。</p> <p>また、利用促進を図るため、TicketQRを活用したサブスクリプション方式の運賃体系について、利用者の負担軽減と行政の負担のあり方を踏まえながら、導入を検討してまいります。</p> <p>なお、運転手については、日中過剰になる状況は発生しておらず、2024年問題を控え、路線の廃止や減便につながる事態と認識しております。</p>
13	<p>P31</p> <p>上田市がバスや電車の会社の支援・補助をし、給料をあげるのが良いと思う。</p>	<p>ご意見を踏まえ、行政負担のあり方を考慮しながら、免許取得費用に対する補助など運転手確保策を検討してまいります。</p>
14	<p>P31</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手確保には、2024年問題にも照らし合わせて給与・体制の見直しと、それに女性の運転手の積極的な採用も実施 ・免許証の返納者にもオレンジバスのダイヤを安協でお渡しいただけたらどうか。 ・時々上田市広報でオレンジバス紹介PRもされたらどうか。 ・ルートを見直すことにより、かつてのように乗車人数も増えてくれば減便(廃線)のカバーで運転手不足を乗り切ることの策として提案します。 	<p>ご意見や他自治体の先進的な事例を参考にしながら、運転手不足解消に向けた取組を進めてまいります。</p>
15	<p>P34</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学定期券の補助を継続してもらおうと補助をもっとしてほしいです。学生が交通機関を使うにはお金がものすごくかかります。なので、もっと学生の通学を援助する取り組みがあると魅力的だと思う。 ・バスがなくならないよう利用者を増やしてほしいので中学生や高校生に向けてのチラシ配りに力を入れてほしい。 ・スマホ1つで完結しているTicketQRに力を入れてほしい。 	<p>ご意見を踏まえ、行政負担のあり方を考慮しながら、利用促進に向けた負担軽減策を検討してまいります。</p> <p>ご意見を参考に、わかりやすく、効果的な情報発信に努めてまいります。</p> <p>ご意見を踏まえ、利用促進に向けたサービスや機能の拡充に取り組んでまいります。</p>
16	<p>P34</p> <p>以下の施策を加えた方がよい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ⑤ 通勤者の利用促進・定期券補助導入の検討実施・新設 ④ 高齢者の外出支援制度の導入検討(免許返納促進について) 	<p>利用者支援策として、運賃低減バス運行事業を実施しており、さらなる支援は、市の財政状況等を考慮すると非常に難しいものと捉えており、通勤時の利用促進策として、行動変容に向けたモビリティマネジメントに取り組んでまいります。</p> <p>また、高齢者の外出支援については、公共交通</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ・後期高齢者公共交通無償化(75才以上電車・バス無料) ・71歳以上免許返納者 警察・安協による出張手続き実施 ・タクシー無料券プラス近隣利用公共交通機関の回数券支給 ・アシスト自転車・セニアカー(歩行者扱)購入補助 	<p>における、わかりやすく使いやすい利用者支援策の確立を目指してまいります。健康増進や介護予防の視点も含むことから、福祉部局と連携しながら、支援策のあり方を検討してまいります。</p>
17	<p>P35</p> <p>現在の路線図、時刻表を配布するだけでなく、内容の見直しをお願いしたい。</p>	<p>ご意見や他自治体の事例を参考にしながら、路線図や時刻表の見直しについても検討してまいります。</p>
18	<p>P35</p> <p>モビリティマネジメントとは自家用車の利用を少し控えて公共交通や自転車での移動をしようと自発的に行動を変容させる仕掛けだと認識しています。いろいろな情報発信の方法がある。</p>	<p>自家用車による移動や送迎から、公共交通利用による移動への行動変容を図るため、さまざまな情報発信の方法を活用しながら、機会を捉えたモビリティマネジメントの取組を進めてまいります。</p>
19	<p>P33,34,35</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民限定で運賃低減や、商業施設との連携により、車で買い物などをする主婦も固定客になり、公共交通機関の維持につながると思うのでバス以外にもあれば良い。 ・運賃低減、TicketQR の取り組みなどをネットに掲載するなど、利用しやすい環境を整えてほしい。 ・通学利用促進チラシの配布の年齢層が中学生や高校生向けなので、小学生などにも分かりやすいチラシ作成と配布に力を入れてほしい。 ・バス運行のわかりづらさ解消という取組について、バス路線や時刻表、定期券などの情報提供による、高校へのバス通学が可能であることの周知という取組に力を入れてもらえればよりバスを利用してもらえと思う。 ・公共交通を利用したいと思った時に的確に情報が手元に届き、わかりやすく効果的な情報発信による公共交通をするためにアプリなどがあると嬉しい。 ・自家用車の送迎から公共交通機関へ転換するために誰もが使いやすい公共交通機関を整備する方針に賛成。 	<p>ご意見を踏まえ、利用促進に向けた取組を進めてまいります。</p> <p>ご意見を参考に、わかりやすく、効果的な情報発信に努めてまいります。</p>
20	<p>P38</p> <p>ICカード化を実現してほしいので無人駅などの駅の改善に力を入れてほしい。</p>	<p>TicketQR とICカードのフェリカ機能やクレジットカードタッチ決済との連携強化の検討及び研究を進めてまいります。</p>

		また、ICカードの導入については、非常に多額の費用を要することから、費用対効果を踏まえ、調査研究を進めてまいります。
21	<p>P37</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方が分からなくて使っていない方もいると思う。全年齢に需要がある取組であり強化する必要があり、バスだけでなく他の公共交通機関のことも教える教室にしたらもっといろんな方に利用していただけたらと思う。 ・バスの乗り方教室により、園児から高齢者まで教えることで老若男女問わず利用者が増え、また、バスの必要性も伝えることでバスの運転手になりたい人が現れると思う。 	ご意見を踏まえ、利用促進や担い手確保に向けた取組を進めてまいります。
22	<p>P38</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通のキャッシュレス化の推進により、公共交通を同一の QR コードで利用できるようにしてほしい。 ・一つの路線でしか使えないのが非常に不便です。 ・全国で使える IC カードや、チケット QR に登録しなくても利用できるような環境にしてほしい。 	<p>市内すべての公共交通が同一のQRコードで利用可能となるよう取組を進めるとともに、TicketQR とICカードのフェリカ機能やクレジットカードタッチ決済との連携強化の検討及び研究を進めてまいります。</p> <p>また、ICカードの導入については、非常に多額の費用を要することから、費用対効果を踏まえ、調査研究を進めてまいります。</p>
23	<p>P39</p> <p>以下の施策を加えた方がよい。</p> <p>③ 安心・安全に利用できる環境の整備 (キ)交通環境・道路施設改善の具体策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停付近の歩道平坦化 ・ベンチ・椅子の設置徹底 ・バス停表示看板の改修、看板向きの統一 ・自転車(歩道走行を警察庁黙認)電動自転車・セニアカーの歩道平坦化・歩道幅確保整備 ・主要バス路線のバス停引き込み線の設置による渋滞回避促進 	ご意見を参考に、利用者が安心安全、快適に利用できる環境の整備に向け、道路管理者をはじめとした関連部局と課題共有してまいります。
24	<p>P44</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上田市公共交通活性化協議会に、民間通勤定期支給事業所(商工会議所)、長年公共交通期間利用実績者をメンバーに追加し、福祉関係団体は一本化する。 ・協議会は各自治センター持ち回りにて会議開催し、極力公共交通機関にて参加し、実態を把握し、問題点の具体的発掘、再認識に務める。 	<p>幅広い分野や関係者の意見を集約し、個別施策に反映するため、関係団体等との意見交換の機会を設けてまいります。</p> <p>また、ご意見を参考に、上田市公共交通活性化協議会の委員構成についても、有効な議論の場となるよう検討を進めてまいります。</p> <p>また、開催場所について調整してまいります。</p> <p>なお、協議会開催時のみならず、事業者や関係者との情報交換により、実態把握や課題認識に努めているところです。</p>

エ その他

No.	意見の概要(要旨)	市の考え方
1	P15 誰もが使いやすい公共交通体系になっていない。	移動ニーズと交通体系の不整合(ミスマッチ)の解消に向け、需要に対応したサービス水準の最適化に努めてまいります。
2	P17 リアルタイムでバスの現在位置情報がわかるのは便利で助かっている。	評価のご意見ありがとうございます。
3	P34 乗り継ぎ割引は助かっています。異なる事業者間での割引制度もぜひ導入していただきたい。	評価のご意見ありがとうございます。
4	概要版 ・まとめとして、目標に対しての具体的な内容の取り組みの記述がないので、実際に達成できるのでしょうか。 ・公共交通計画は、市民は便利を求め、上田交通は利益が必要で、上田市は経済効果と多くの人に使用してもらって補填金額を少しでも減らしたと思っているので、別所線、しなの鉄道、新幹線との接続なども考えた提言も必要です。 ・上田駅の各乗り場の位置がよくわからないので、各路線の掲示板が必要です。 交通弱者にとってはとてもいい取り組みだと思う。知恵を出し合って頑張りましょう。	ご意見ありがとうございます。具体的な取組の内容については、計画書本体に記載させていただいておりますので、ご参照ください。