

長岡市地域公共総合連携計画(素案)に対する 意見募集結果

募集期間

平成 2 1 年 1 2 月 7 日(月)~平成 2 2 年 1 月 5 日(火)

提出状況

- ・ 提出者数 ... 1 人
1 団体
- ・ 提出件数 ... 34 件

寄せられたご意見と市の考え方

- 計画書に反映した意見 ... 3 件
- 具体的な検討を行う際に参考とする意見 ... 8 件
- バス事業者に伝える意見 ... 4 件
- その他 ... 19 件

寄せられたご意見と市の考え方

	意見要旨	市の考え	区分
1	行政の役割に「公共交通利用促進のPR」が欠落している。 P 52：これからの三者の役割	行政には、高齢化社会や地球環境などに対応するため、公共交通を大切に、公共交通が利用しやすいまちづくりを推進する使命があります。その推進手段の一つとして市民への啓発活動も大切な役割と考えています。 記述に追加します。	
2	行政の役割に「行政主導の公共交通の運用(市バス)」を付加してほしい。 P 52：これからの三者の役割	本市のバス交通は民間事業者が担っており、行政は必要に応じて適切な財政支援を行いながら路線バスを維持しています。 全国的に見ても、経営のノウハウを持つ民間事業者が運行を担うことは適切であり、市営バスが必ずしもサービスや財政的に優れているとは言えません。今後も、市は交通事業者との協議・調整を行い、より使いやすい公共交通を目指します。	
3	行政の役割に「交通事業者の入り込めない部分(地域)に、直接運行事業として参画」を付加してほしい。 P 52：これからの三者の役割	公共交通の空白地域や需要が少なく交通事業者が参画しにくい地域においては、住民が主体となる運営を目指し、市は適切な支援を行っていきます。	
4	住民主体の検討と同じように、バス会社への企業努力に関する働きかけや要望等は考えていないのでしょうか。企業と住民と行政と一緒に、まちづくりや地域づくりを考えていく方向性の文章が欲しい。 P 82	「みんなが協働でまもり育てる公共交通」という理念のもと、これからの三者の役割(P 52)に示すように、交通事業者としても、「利用者のニーズを踏まえ、公共性に配慮したサービスを提供する」「安全・安心な運行を行う」「採算性向上に対する不断の経営努力を惜しまない」など、交通事業者として担う役割を示しています。	
5	特に高齢者の通院の足を確保することが重要である。 P 49： 交通弱者の生活交通の確保	公共交通は、高齢化社会が進む中で、通院の際の交通手段としての役割がさらに重要になっていくものと考えています。 ご意見については、各施策を検討するうえで、十分考慮していかなければならない事柄だと考えています。	
6	交通弱者、特に通院の足を確保すること。 P 56： サービス水準 a)シビルミニマムの確保		
7	「みんなが協働でまもり育てる公共交通」という理念は理解できるが、市民の協働は現実には考えられない。特に「公共交通の計画づくりに主体的に参加」、「地域の公共交通を支える運営に参加・協力」の二点については、具体的なものが見えないし、実現は困難だと思う。 P 51：みんなが協働で守り育てる公共交通	路線バスを維持していくには、利用していただくことが最も重要です。地域にとって大切なバスを地域を挙げて利用しようという機運を高めることも一つの協働と考えます。 公共交通の空白地域や需要の少ない地域は「住民が主体となって運営する公共交通を検討する」という方向性を示しています。これは住民自身が当事者として運営方法や運行を計画し、収支を考えながら自らの責任において実施することです。全国各地で地域の状況に応じた様々な取り組み事例があり、実現が困難とあきらめては、地域の公共交通を維持できません。	

	意見要旨	市の考え	区分
8	<p>「利用が少ない路線」「空白地域」については、“住民が主体となった運営を検討する”という方針を提言していますが、果たしてそれが妥当なのでしょうか。もっと深く考えてください。周辺地域の過疎化、高齢化、地域力の低下が現実に進んでいるとしたら、理想だけでは無理です。住民主体として押し付けたとしたら、課題解決の負担が大き過ぎます。一方、街中の場合は便利さを自由に共有できています。便利なところへ住んでいるだけで何もしなくても恩典があるので不公平です。</p> <p>まちづくり構想として、行政が周辺地域をどう支援し、どう生かし、活性化と利便性を図るかが見えてこなければいけないと思います。弱者に“あんたがた自分達で考えなさい”と言っているように思えます。</p> <p>例えば、行政(経済・医療・教育等々の機関とか)と地域と事業者の連携で検討するような方向性をうたった方が、明るい道筋が見えるような気がします。</p> <p>P 78：施策の方向</p>	<p>市は住民のために保障しなければならない最低限度の生活環境基準(シビルミニマム)を維持しなければなりません。コンパクトシティの推進や通院や通学などに必要な公共交通の維持は不可欠です。しかし、極端に需要が少ない地域に大きな赤字補填をしながら公共交通を維持し続けることも、やはり全市民にとっては不公平です。</p> <p>住民主体の運営を検討することは住民に押し付けることではありません。住民自身が当事者として運営方法や運行を計画し、収支を考えながら自らの責任において地域の公共交通を考えることです。市は事例などの情報提供や助言、関係機関への調整を行うほか、適切な財政支援を検討していきます。</p>	
9	<p>「地域間の住民交流」は、希望としては理解できるが、現実に必要な疑問。</p> <p>P 54：広域の視点</p>	<p>長岡市総合計画では、「各地域の個性を十分に活かしながら、一体感のある長岡市を創出する」としています。これを実現するためには、各地域間の住民交流を促進し、市民の一体感を醸成する必要があると考えていますので、このような視点を持って、長岡市の公共交通を検討していきます。</p>	
10	<p>中心市街地とは大手通りを指しているのか。だとすると状況は変わってくるのではないのか。市役所ができるからという気持ちは分かるけど。</p> <p>P 54：長岡地域の視点「集積する中心市街地」</p>	<p>中心市街地は、大手通りを含むJR長岡駅周辺の商業地域・近隣商業地域を中心とした市街地を指します。</p> <p>長岡市の中心市街地は、かつて公共公益施設や商業・業務施設など様々な機能の集積が進み、多くの人が集まる「まち」として発展してきました。車社会の進展に伴い、商業施設の郊外化や老朽化した施設の機能更新が不十分だったことなどから、中心市街地としての優位性や賑わいの欠如をきたしており、これを再生することが重要な課題となっています。</p> <p>そこで、公共交通を検討するうえで、中心市街地の活性化という視点を持って検討する必要があると考えています。</p>	
11	<p>長岡駅(鉄道)と周辺地域を結ぶ基幹路線について、基幹路線を駅ではなく、千秋地域を基点にする発想の転換を考え方の一つに据えることはできないのか。</p> <p>P 55：ネットワーク</p>	<p>バス利用者の目的は様々です。全ての希望を満たす経路設定は困難です。</p> <p>既存路線の変更や発着地の変更は、現在の利用者の利便性や路線の競合による収益性の変化などを十分に検証する必要があります。</p> <p>現状では、長岡駅と郊外を結ぶ放射状の路線を基幹路線とし、日赤病院など各公共施設への移動は、中央循環バス「くるりん」や日赤病院線に乗り継いでいただくことを基本に考えています。合わせて、乗り継ぎの利便性向上や新たな循環線の可能性を検討していきたいと考えております。ご意見については、今後の長期的なまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	
12	<p>長岡駅に集中する路線網は賛成。駅中心の放射線型からくもの巣型にし、横の連絡も確保して欲しい。</p> <p>P 55：ネットワークについて</p>	<p>バス利用者の目的は様々です。全ての希望を満たす経路設定は困難です。</p> <p>既存路線の変更や発着地の変更は、現在の利用者の利便性や路線の競合による収益性の変化などを十分に検証する必要があります。</p> <p>現状では、長岡駅と郊外を結ぶ放射状の路線を基幹路線とし、日赤病院など各公共施設への移動は、中央循環バス「くるりん」や日赤病院線に乗り継いでいただくことを基本に考えています。合わせて、乗り継ぎの利便性向上や新たな循環線の可能性を検討していきたいと考えております。ご意見については、今後の長期的なまちづくりの参考とさせていただきます。</p>	

	意見要旨	市の考え	区分
13	<p>体系概念図の中に、何らかの形で基本理念について触れなくて良いのか。 P 58：公共交通体系概念図</p>	<p>公共交通体系概念図は、57ページの「バス交通の路線別の考え方」を概念図として示したものです。「6．基本方針」（P50～59）は一連のものとしてお読みください。</p>	
14	<p>利用実態に応じた効率的な公共交通とあるが、これが優先されて現在の交通網、時間帯の粗さが出てきた。まずは苦しくとも、緻密な交通網・時間帯の確保を願います。 p 54：周辺地域の視点</p>	<p>運行本数が少ないから乗客が減る、乗客が少ないから運行本数が減る、というのは人口密度が低い地域では起こりうる問題です。 市としても、財政支出を抑えつつ市民の生活交通を確保するために、国や県の補助制度を活用して採算性が低い路線を維持しているところですが、補助制度の対象路線にも一定数の利用者がある等の条件があります。 「利用実態に応じた効率的な運行」とは、利用者が少ない時間帯の減便やダイヤの変更などによって財源となる補助金を確保し、生活交通路線を維持していくことが第一の目的です。</p>	
15	<p>最低でも1時間に1本の運行・最終バス時間の延長は、私たちが望んでいたことが施策に組み込まれていて良いことだと思いました。 P 60：広域での検討（基幹路線）</p>	<p>基幹路線の「1時間に1本」については、本計画の策定にあたり、長岡市が考える住民のために保障しなければならない最低限度の生活環境基準（シビルミニマム）として示したものです。 今後、社会実験を行い、利用状況を検証しながら運行内容を検討していきたいと考えています。</p>	
16	<p>長岡駅発の全路線バスを21時や22時くらいまでに時刻改正し、増便を要望いたします。長岡駅行きは20時くらいが限度でかまいません。是非ともよろしく願います。</p>	<p>バスの運行時間帯や運行本数については、バス事業者が採算性や収益性を考慮して判断することになると考えております。ご意見については、バス事業者にお伝えし、検討していただくようお願いいたします。</p>	
17	<p>3行目に 運行形態の見直し・・・とあるが、次ページを見ても はない。従って という表記はおかしい。 6行目に平均乗車密度が総じて低い・・・とあるが、数値の表記がほしい。前行では、雪ぼたる号が7.8人と表示しているから、P 78に明記されていたとしても比較の数字が必要。 図7 - 16には、地図上の空白地域の楕円の中に3地域それぞれの名前が必要。明示がないこの図では、市民であればわかるという前提が伺われる。そうではなく、誰が見ても地域が分かるように。 地図上の楕円だけでは空白地帯の状況がつかめない。脇の空白部分に説明がほしい。例；中之島地域 2集落・45世帯・・・というように少しでも実情が見えてくるような補足がほしい。 P 77：周辺地域での検討</p>	<p>ご意見のように、項目の番号表示を修正し、説明文の中の数値及び「図7-16 空白地域の状況」の図中に地域名称を追加します。 なお、図7-16は、集落とバス路線の位置関係を示し、公共交通の空白地域が存在することを概念的に示したものであり、集落数や世帯数などの具体的な数値まで必要ないと考えます。</p>	
18	<p>図7-17上の の文章は必要でしょうか。防犯上の問題、その他の問題とは何でしょうか。大人を信じない風潮を表現しています。むしろ子どもと大人が一緒になることを歓迎し、互いにマナーを意識し、大人が子どもを見守る地域性を醸成できることがこれから最も望ましいことと思います。いちいちP T Aと個別に明示するのは反対です。地域で検討するということは、P T A関係者も含まれると思います。 P 79：具体的な施策案（運行形態の見直し）</p>	<p>ご意見の趣旨を踏まえ修正します。</p>	

	意見要旨	市の考え	区分
19	<p>山古志・太田地区クローバーバスは、地域外の市民は利用する人だけ年会費を納めるのか、たった1回の利用でも会費納入が必要か不明。また、この説明では外部から山古志へ観光等で行く場合の利用の仕方が見えてこない。</p> <p>P 81：地域外の会費</p>	<p>山古志・太田地区クローバーバスは、地域のほぼ全世帯がNPO法人中越防災フロンティアの会員（年会費5,000円）となり、同法人が会員を対象とした無償運行バスを運行しているものです。地域外の方も賛助会員（年会費3,000円）となることができます。</p> <p>このバスは、中越大震災に伴い路線バスが廃止された山古志地域や太田地区の生活交通を確保するため、新潟県の復興基金を活用し暫定的に運行しているものです。そのため、今後、住民が主体となって運営する公共交通を検討していくことしております。</p> <p>なお、運賃を徴収し、だれもが利用できるようにするためには、道路運送法の関係もあり、運行体制や運賃の設定など容易ではありません。</p> <p>ご意見については、今後の山古志地域の公共交通を考えるうえで、参考にさせていただきます。</p>	
20	<p>山古志に行きたいけれども車のない場合、定期的に利用しない人でも片道500円くらいで予約して乗れるようにできないものでしょうか。</p> <p>P 81：山古志・太田地区クローバーバス</p>	<p>全てのバス停に上屋を整備するには、設置場所や予算の確保などの課題があります。</p> <p>公共公益施設等の利用者が多いバス停や、乗り継ぎ拠点となるバス停については、市が主導的に整備していきたいと考えています。</p> <p>その他のバス停については、町内会等が設置する場合に補助金を交付し、バス利用環境を改善していきます。</p>	
21	<p>市内に設置しているバス停は、100ヶ所以上ありますが、高齢者に優しいバリアフリー対策と屋根がついているバス停を効率よく造っていただきますようお願い申し上げます。</p>	<p>全てのバス停に上屋を整備するには、設置場所や予算の確保などの課題があります。</p> <p>公共公益施設等の利用者が多いバス停や、乗り継ぎ拠点となるバス停については、市が主導的に整備していきたいと考えています。</p> <p>その他のバス停については、町内会等が設置する場合に補助金を交付し、バス利用環境を改善していきます。</p>	
22	<p>独自に実施した調査では、バスを利用しない理由に「所要時間が予想できない」「バス停近くに駐車場がない」「屋根つきバス停でない」などの不便さがあげられている。</p> <p>そこで、「バス停上屋の整備」「バスロケーションシステムの導入拡大とバス位置表示モニターの設置」「分かりやすい公共交通マップの作成」に関しては、高齢者やその他の利用者にとっても便利になることであり、是非とも推進していただきたい。</p> <p>バス時刻表は各戸に配布されており利用しているが、マップと時間表が一緒になって配布されると利用する者にとってとても便利である。</p> <p>P 90：公共交通活性化方策 (3)個別施策</p>	<p>公共公益施設等の利用者が多いバス停や、乗り継ぎ拠点となるバス停については、市が主導的に整備していきたいと考えています。</p> <p>その他のバス停については、町内会等が設置する場合に補助金を交付し、バス利用環境を改善していきます。</p> <p>バスロケーションシステムと公共交通マップについてのご意見は、バス事業者や関係機関にお伝えし、検討していただくようお願いいたします。</p>	
23	<p>インターネットで中越バスiを検索すると、バス停の名前がわからなくても地図の位置関係からバス時刻が調べられてとても便利です。ただ、バス乗り場の場合、乗りたいバス路線の前まで行かないと時刻がわからないし、バス停の位置もよくわかりません。運転手さんに聞けば親切に教えていただけますが、一覧できる案内板があるといいと思いますので、総合案内板の設置を早急をお願いします。</p> <p>P 100：分かりやすい情報提供</p>	<p>初めて長岡市を訪れる人にも分かり易い案内誘導を検討していきたいと考えています。</p>	
24	<p>ワンコイン、ワンチケット施策は現在バスを利用している人にとってはお得かもしれませんが、それにより利用者数が増加するかは難しいと思われれます。現在も回数券で十分だと思うので、わざわざ税金を投入する必要はないのではないのでしょうか。</p> <p>P 106：b)均一料金区間の導入</p>	<p>中心市街地、長岡防災シビックコア地区、および千秋が原地区の3地区は、新長岡市の都心として拠点性を高めていく必要があります。また、シティホールプラザ『アオーレ長岡』では、各地域相互の市民交流活動が活発になることが期待されます。そのため、都心の一体化や回遊性を強化するための都市交通施設として、路線バスを活用していきたいと考えております。利用しやすい料金設定を含めて検討していきたいと考えています。</p>	

	意見要旨	市の考え	区分
25	<p>「てんこもり号」は長岡市内の観光地を低料金で見てもまれる、とてもいいシステムでした。残念なことに、利用したときは他に乗客がいなくて貸切状態だったので、PRを工夫して利用者の増加をはかるようにして、再開していただきたい。</p> <p>P107：c) 乗り放題バスなど多様な割引バスの導入</p>	<p>新潟デスティネーションキャンペーン、NHK大河ドラマ「天地人」やトキめき新潟国体等が重なる2009年は、新潟県大観光交流年と位置づけられ、様々なイベント等が各地で催されました。長岡市も天地人ゆかりの地を巡る観光バス「てんこもり号」を運行しました。</p> <p>今後のてんこもり号の運行は未定ですが、運行による効果は、本計画の実施にあたって参考にしたいと考えます。</p>	
26	<p>私は現在、Suicaを利用しています。小銭の準備が不要で重宝しています。P111の比較にもありますが、現状では多額の費用がかかるのはわかりますが、P112のケース4のように共通のICカードでバスとJRが利用できればとても便利になると思います。ご検討をお願いします。</p> <p>P108：6) ICカードの導入検討</p>	<p>バスカードやICカードは、運賃支払い時の手間が省け、とても便利なシステムです。</p> <p>ICカードは、電子マネーとして商業分野の利用に止まらず、様々な分野との連携に可能性があり、バスの利便性向上を図るうえでも大変有効と考えますが、現時点ではその導入に多額の費用が伴います。しかし、このような情報通信技術の発展やコストダウンは非常に早いと思われまます。利用者の利便性はもとより、まちづくりという観点から、引き続き研究していきたいと考えています。</p> <p>ご意見については、バス事業者にお伝えし、検討していただくようお願いします。</p>	
27	<p>越後交通はバス共通カードを導入するべきです。なぜかといいますと、長岡市で運行している路線バスだけバス共通カードがないということが1つです。また、越後交通の路線バスや高速バスなどの全路線が運賃を値上がったままです。市民や県民それに他の県外から来られた観光客なども含めて多くのお客さまも含めて高い負担をかけるくらいなら、早めにバス共通カードを導入するべきです。是非越後交通に走行している全路線バスにバス共通カードを導入してくださいませようよろしくお願いします。バス共通カードの人气が高まってきた場合、次はICカード「Suica」と「PASMO」の導入をしてください。きっと市のバス利用も増加の上、よくなると思います。</p>		
28	<p>バス停から駐車施設までの距離が遠過ぎると思います。バスの乗り降り時、歩く距離は出来るだけ短い方が使い勝手が良く、特に高齢者や身体の弱い人にとって、買い物をした場合の荷物を持って歩くのは大変である。</p> <p>また、荷物を持ってのバスの乗り降りは時間がかかると思われるので、安全のためにも、歩行者や他の車の走行に影響のないよう、バス停はパークアンドバスライドの敷地内(せめて入り口)に設けて欲しいです。</p> <p>P116、P118：パークアンドバスライドの推進</p>	<p>バスへの乗り換え利便性を向上させ、路線バスの利用促進を図る方法として、既存の公共施設駐車場を活用したパークアンドライドを検討することにしては、専用バス停も検討したいと思ひます。</p>	
29	<p>バスの定時性の確保のため、柔軟性のあるバスレーンを検討していただきたい。</p> <p>P123</p>	<p>バスレーンには、「専用レーン」と「優先レーン」の2種類があります。さらに、ラッシュ時間帯のみに設定する場合や、一定人数以上が乗車している自動車を通行可能とする運用もあります。いずれにしても、4車線以上の道路が連続的に整備されていることが必要です。道路整備と交通量の状況を踏まえて、長岡市に合ったバスレーンを検討していきます。</p>	

	意見要旨	市の考え	区分
30	<p>団塊の世代が60代に入っています。ノンステップバス等の低床車両の導入率は、全体の20%とのことですが、せめて50%を目標に急いでいただきたい。</p> <p>P 126</p>	<p>バス車両の更新時にノンステップバスを導入していただくため、市はバス事業者に対する補助制度を設けています。</p> <p>ご意見については、バス事業者にお伝えし、できるだけ早期に導入率が上がるようお願いいたします。</p>	
31	<p>「みんなが協働でまもり育てる公共交通」の理念はよいが、両者がうまく合致するために自家用車の乗り入れ区間を制限する必要がある。</p> <p>P 51</p>	<p>長岡市の現状は、自動車が移動手段として重要な役割を担っており、急激に自家用車を制限することになれば、市民生活に大きな影響が出ます。仮に乗り入れ区間を検討するにしても、今後のまちづくりや交通政策について、市民と十分な議論を積み重ねる必要があると考えます。</p>	
32	<p>交通事業者、市民等、行政がそれぞれの役割を果たしながら、協働して公共交通を守り育てていくとありますが、具体的に市民、行政は交通事業者にどのような働きかけをするのでしょうか。</p> <p>P 128：計画の推進</p>	<p>P52の「これからの三者の役割」に示すとおり、交通事業者、市民等、行政がそれぞれの役割を果たしていかなければ、公共交通を守り育てていくことは難しいと考えます。</p> <p>市民が公共交通を利用することこそ、交通事業者に対する最も直接的な働きかけだと考えます。行政は必要な財政支援を行うことや、社会実験を行うことで、交通事業者とともにより良い運行を検討していきます。</p>	
33	<p>バス利用者の減少傾向に歯止めをかけ、平成22年の利用者数（平成16年～18年の平均）を維持することを目標としていますが、今後、少子化による人口減少は明らかであり、利用者を維持することは困難であると予測されます。</p> <p>エコカー減税により多くのマイカーを獲得する状況の中、公共交通のバス利用が自家用車利用を上回るにはかなりのサービス向上がないと実現できないのではないかと、交通事業者のサービス向上にかなりのコストがかかると思いますが、実際可能なことなのか疑問に感じました。</p> <p>P 130：計画の目標値</p>	<p>ご意見のとおり、現状の利用者数の維持も大変難しい状況です。</p> <p>しかしながら、ほとんどの市民は、このような状況が将来の長岡市にとって深刻なことだと感じていると思います。交通事業者・行政・市民等が協力し合って、利用者数の維持を目指すことは大切だと考えます。</p>	
34	<p>バスのラッピング広告についてご要望です。新潟市内には、テレビ局をアピールするためのラッピング広告やその地域に密着した多くの広告デザインなどがバスのラッピング広告として飾ってあります。新潟市内にはux新潟テレビ21は、uxのオリジナルラッピングに「SuperJチャンネルにいがた」と「報道ステーション」の番組ラッピングに、「Team Eco自然派宣言」、などが、TeNYはTeNYオリジナルラッピングや新潟一番などがあります。またNSTのラッピングバスも走行しております。一方の長岡市では、BSNとNSTの2局のみとなっております。是非とも長岡市の越後交通の路線バスでも民放4局や長岡地域に関連する公共施設などに関する路線バスを走行してみたいかがでしょうか。</p>	<p>バスのラッピング広告は、企業等が広告掲載料とラッピングにかかる経費等をバス業者に支払って、掲載を依頼するものです。ラッピングするかどうかは、各企業等の判断によるものと考えます。市は今年度、NHK大河ドラマ「天地人」ゆかりの地をPRする観光振興を目的とし、中央循環線「くるりん」にラッピング広告を行っています。公共（施設）についても、このように必要があれば個別に検討していきます。</p>	