

長岡市公共交通基本計画（素案）への 意見募集結果

募集期間

平成20年9月5日（金）～平成20年9月30日（火）

提出状況

- ・ 提出者数 ... 22人
- ・ 提出件数 ... 42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 ... 4件
- ・ 具体的な検討を行う際に参考とする意見 ... 15件
- ・ バス事業者に伝える意見 ... 11件
- ・ その他 ... 12件

寄せられたご意見と市の考え方

	意見要旨	市の考え
1	<p>下川西地区のバスは、寺泊、与板方面からのバスになりますが、経路はいつも同じで蔵王橋経由長岡駅着です。長岡赤十字病院に行きたくても乗り継ぎをしないと行くことが出来ません。</p> <p>病院のある千秋の通りを経由するバスを何本か通して頂きたいと思えます。</p>	<p>バス利用者の目的地は様々であり、全ての希望を満たした経路設定は困難です。また、経路変更は既存ルート沿線に用のある人の利便性を低下させることや路線の競合による収益性が低下するなどの課題があります。したがって、日赤病院など市街地内の各施設への移動は、基幹路線や郊外線から中央循環バス「くるりん」に乗り継いでいただくことを基本に考えております。そのため、中央循環バス「くるりん」への乗り継ぎが、できるだけ便利になるようにしていきたいと考えております。</p> <p>ただし、数本の変更については、バス事業者が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ので、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>
2	<p>栃尾市上の原町には、栃尾の主たる小学校・中学校・美術館があります。また、団地も集中し住宅も増えてきているのですが、交通機関が通っていません。上の原町の先には道の駅があり、イベントも盛んに催されています。</p> <p>長岡駅と栃尾車庫間のバス運行については、概ね満足のいく内容となっておりますが、数年前に道路も整備され、交通量も増えている今、是非、長岡駅と栃尾車庫を結ぶ路線バスに上の原町のバス停を作って頂きたく、旧栃尾市における運行経路の増設、又は変更のご検討をお願い致します。</p>	<p>本計画では、栃尾地域と長岡駅を結ぶ基幹路線については、放射状のネットワークを基本とすることにしてあります。ただし、個別路線の経路変更については、バス事業者が収益性や周辺住民への影響を考慮して判断することになると考えております。したがって、バス事業者にご意見を伝え、検討していただくようお願いします。</p>
3	<p>栃尾車庫前より新榎トンネル経由長岡駅行きを栃尾地域の中心通りである秋葉トンネルを通行する経路にしてほしい。</p>	<p>本計画では、栃尾地域と長岡駅を結ぶ基幹路線については、放射状のネットワークを基本とすることにしてあります。ただし、個別路線の経路変更については、バス事業者が収益性や周辺住民への影響を考慮して判断することになると考えております。そのため、ご意見についてはバス事業者にお伝えし、変更できるかどうか検討をお願いします。</p>
4	<p>長岡市内である栃尾地域から市内のみ通って長岡駅へ行く路線バスを1時間に1本程度に設定してほしい。</p>	<p>本計画では、周辺地域と長岡駅を結ぶ基幹路線については、概ね1時間に1本の運行を目指すとしております。栃尾地域と長岡駅を結ぶ路線は、見附経由と新榎トンネル経由の大きく2系統に分かれておりますが、両方の系統を合わせると計画で示すサービスは確保されていると考えております。したがって、ご意見の新榎トンネル経由の路線を増便するについては、バス事業者が収益性や周辺住民への影響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します。</p>

	意見要旨	市の考え
5	<p>与板までは(長岡駅より)いろいろな廻り方をして いるが、和島方面に行くバスは、塩之入トンネル経 由のみです。阿弥陀瀬トンネルも開通し交通量が5 倍になった現状を踏まえ、与板から阿弥陀瀬トン ネル経由小島谷、または小島谷駅から与板・長岡方 面という経路を設定できないか。</p> <p>もし、それが確固たる理由により不可能であるな らば、朝昼晩の1日3便でも基本方針にあるように、 住民主導の運営を考えてほしい。中・高校生の通学 の足、老人の足、または近い将来免許を返納せざる を得なくなる現状(老人の事故率の多さから法規制 が始まるかもしれない)を考えた時など、諸事情を 考えた場合、交通手段の選択がなくなるのは、公平 なサービスとはいいい難い(世の中は中心部を中心 に便利になる)</p> <p>中心部を支える地域の住民がいることを忘れない でほしい。足がなかったら人はそこには住めない。 地域の過疎が進み、ひいては国土の崩壊につながる 恐れがあります。</p> <p>以上の点から一考の程よろしく願いたいします</p>	<p>本計画では、施策案として与板～長岡駅間のバス 路線の和島地域への延伸を示しておりますので、ご 意見は今後具体的な検討を行う際に参考とさせてい ただきます。</p>
6	<p>私が住む和島地域では長岡へ行くにはバスが公共 交通手段です。</p> <p>しかしバスの本数が少ないためとても不便です。 その上、長岡までのバスのルートが途中、色々な所 を通り和島から長岡までのわずか23kmの道のりが約 1時間程かかってしまいます。</p> <p>確かに現状は和島地域から長岡までバスの利用者 は少ないと思います。しかしこれから1日に運行す る本数を増やし長岡までの最短運行ルートをご検討 頂ければこれからの利用者は増えると思います。是 非、この機会にバスを増発して頂ければ私もバスを 利用したいと思っております。現在、和島地域から 長岡市内に通う学生達はバスの本数が少ないため保 護者が毎日、与板まで送迎しているケースも多いで す。(与板 長岡間はバスの本数があるので)毎日、 それも保護者の負担になっています。そしてお 年寄りも長岡市内の病院へ通院する際、バスは欠か せない交通手段です。バスを気軽に利用できる和島 地域になるようにお願いします。</p>	<p>本計画では、施策案として与板～長岡駅間のバス 路線の和島地域への延伸を示しておりますので、ご 意見は今後具体的な検討を行う際の参考とさせてい ただきます。</p>

	意見要旨	市の考え
7	<p>計画の中で盛んに謳われている3者の協働も良く理解できます。しかしながら、住民主体の運行となった場合、住民の中にキーパーソンとなる人物を確保もしくは育成しておく必要もあり、これも行政の役割かと思えます。一方で、「自家用車からの公共交通転換を図る」ためには、公共交通（特に乗合バス）のサービスレベルを向上させる必要があります。運賃低減のために効率的な運行を行い、その結果、サービスレベルが下がったのでは需要も減少してしまう恐れがあります。個人的には、一定水準の需要を下回った時の地域のモビリティを確保するためには、タクシー券の給付などバス以外のツールも準備しておく必要があると考えています。</p>	<p>ご意見のとおり、住民主体の運営を実現する上で人材の育成は重要と考えております。本計画にあるとおり、住民主体の運営に向けて、市は助言や調整を行ってまいりますので、その際ご意見の人材育成の点も考慮しながら取り組んでまいりたいと考えています。</p> <p>公共交通のサービスレベルについては、本計画でも、市内全体を画一的に取り扱うのではなく、転換の見込める市街地路線や長岡地域の郊外線は、市が適切な支援を行いながら利便性向上に努めるとしております。一方、ご意見のとおり需要の少ない地域のモビリティ（移動）の確保も重要な課題であることから、本計画では、そういった地域は従来型の路線バスでなく住民主体の運営の中で効率的な運行方法を検討することにしております。したがって、需要の少ない地域のモビリティ確保は、タクシー券等の給付でなく、住民主体の運営の中で持続可能な効率的な仕組みをつくっていきたくて考えております。</p>
8	<p>高齢化社会を考え、また、長岡市内の地域連携を考え栃尾、山古志、越路、中之島、寺泊のお年寄りがお互いの地域を行き来できるようにするための公共交通網の構築と道路整備が必要と考えます。</p> <p>対 策</p> <p>第一段階（串団子方式で駅の整備を行う）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・電車だけでなく、バスロータリー、タクシー乗場、自動車駐車場を備えた駅を地区ごとにつくる。（駅の格付け） 中心駅...長岡駅 中核駅...15,000人規模の地域または、既存の駅を利用。 地区駅...5,000人規模の地域 ・中心駅経由ではなく中核駅または、地区駅直通をバスまたは、電車で結ぶ。各駅には、タクシーを配置する。（1,000円区域） ・各駅には、自宅から通いやすいように駐輪場を充実させ駐車場は、100台以上確保する。 ・学生は、地域間の行き来が容易となり学力にあった高校を選択できる。 ・駅を中心としたまちづくりが可能となり地域間のバランスが取れる。 ・駅を中心にした街づくりが将来的に病院や図書館、学校などの公共施設等の配置をバランスよくできる。 <p>第二段階（電車路線を増やす）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間が正確で計算できるため利用が増える。 ・線路をひくのに設備費用がかかりすぎるのであれば、路面に線路をひく。 ・自動車よりも雪につよく雪国だからこそ必要である。 <p>第三段階（バスを小型化する）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央駅行きのバスを減らし中核駅や地区駅行きのものを増やす為バスは、小型化し小回りを利かせ本数を増やすことにより燃料削減、利用者拡大につなげる。 	<p>既存の周辺地域相互を連絡する路線の収支率が著しく低い現状を見ると、従来型の路線バスで周辺地域相互の連携を図ることは難しいと考えております。したがって、周辺地域相互連絡路線も、本計画にあるとおり、住民主体の運営の中で検討を行っていきたくて考えております。</p> <p>対策の第一段階については、本計画では、駅という記述ではありませんが、長岡駅と周辺地域を結ぶ基幹路線の運行、基幹路線周辺のパークアンドライドや乗り継ぎ拠点のバス待合所の整備が記述しており、地域の拠点ということでは考慮してあります。第二段階の軌道系の公共交通の導入は、コストを考えると難しいと考えております。第三段階のバスの小型化は、バス事業者にご意見をお伝えします。</p>

	意見要旨	市の考え
9	<p>私共が長岡市へ行くには、寺泊・長岡駅行きのバスを利用していますが、バス停は遠く歩いて行けず、家族の車でバス停に送ってもらい、長岡駅から市内回りのバスに乗り換えて病院へ向かいます。駅からはバスが次々と出ているので助かるのですが、病院が終わって駅まで行っても寺泊行きが出た後だと1時間も待ちます。そしてバスで寺泊駅まで行ってもタクシーで帰るしかないのです。日赤病院はそれでも便利だというが、中央病院はとて年寄りにはひとりで行けないそうです。小型でもよいですから、山古志とか分水のように巡回バスが実現してもらえたらと、地区の年寄り達といつも願っています。</p> <p>拙い書き方で申し訳ないですが、夏戸、桐原の郷地区のことを調べて頂けたらと、重ねてお願いします。</p>	<p>バスの便数は多ければ多いほど便利になります。現在寺泊長岡駅行は赤字で運行しており、便数を増やせばそれだけ採算性が悪化することになります。それらを総合的に考えた中で、本計画では、寺泊地域など周辺地域と長岡駅を結ぶ路線も含む基幹路線については、概ね1時間当たり1本の運行を目指すとしております。</p> <p>また、本計画では、寺泊地域などの公共交通の空白地域については、自動車を運転しない市民の生活交通の確保を主眼に置きながら、住民が主体となった運営を検討するとしております。今後、市としても、住民主体の運営が実現できるよう情報提供や助言・調整を行ってまいります。</p>
10	<p>東循環バス路線の基本ルートについて</p> <p>第一に、栖吉線の栖吉中央と成願寺線の栖吉入り口をつなぎ、第二は悠久算線の中沢入り口付近から長岡バイパスで川崎線の中央病院行きに繋がることにより、新しい配車の増加なしに循環路線が可能となる。また、前者の栖吉・西片貝間は現行の6メートルを8メートルに拡幅の計画が進行中であることも有利条件であろう。後者のルートを将来的には国土交通省庁舎北側交差点付近から中央病院東脇に通ずる農道を拡幅して、完全な循環路線にすることが出来る。</p> <p>その他関連事項について</p> <p>栖吉線の長倉口付近から長倉橋を渡り、蒼柴の里団地を貫通する新市道経由で県営プール付近に出て南陽道路経由で栖吉線につなげば、長倉町の県営住宅をはじめとする団地住民および、県営プール利用者による大幅な利用者増加が期待できるのではないか。</p> <p>別途の循環路線としては、栖吉郵便局前から東片貝・乙吉経由の川崎行きが考えられるが若草町中沢町の利用者が圧倒的に多いことから、こちらを基本路線に、また可能であれば枝線に東片貝経由が考えられるのではないか。</p> <p>残る問題は悠久山線直通利用者への影響であるが、循環線への転用を栖吉線の一時間当たり1本に合わせると、残りの3/4～2/3の便で支障は生じないか。通勤通学時の若干の増発などの検討課題が生ずるかもしれない。</p> <p>以上を踏まえ、栖吉・悠久山方面のバス路線の見直しを検討していただきたい。</p>	<p>本計画では、東循環線など新たな循環線については今後の検討課題として位置づけ、導入の可能性を今後個別に検討する必要があるとしております。ご意見については、今後の導入の可能性など個別の検討を進める際に参考とさせていただきます。</p>

	意見要旨	市の考え
11	<p>くるりんは、長岡駅と千秋が原を結ぶ目的が大きいと思うが、大手大橋経由のバスが増えてきた現在では遠回りになるので乗りにくい印象がある。路線を北と南に分割するとともに延長して、北は江陽団地線と再編して、長岡駅 - 大手大橋 - 千秋が原 - 江陽 - 蔵王橋 - 蔵王 - 中島（もしくは立川病院） - 長岡駅の路線、南は技大線の一部と再編して、長岡駅 - 大手大橋 - 千秋が原 - 古正寺 - 三ツ郷屋 - 希望が丘 - 大島 - 長生橋 - 長岡駅の路線で運行してはどうか。信濃川の両岸に細長く広がる市街地から長岡駅と千秋が原へのバスを確保するとともに、長岡駅と千秋が原間のバスとしても使える。30分に1本程度は運行できるのではないか。</p>	<p>中央循環バス「くるりん」は、長岡駅と千秋が原地区を結ぶだけでなく、市街地に立地している様々な公共施設を結ぶことを目的として運行しており、多くの市民から好評を得ております。また、長岡駅と千秋が原地区を大手大橋経由で結ぶ直行便は、中央循環バス「くるりん」とは別に1日約20便（往復）運行しており、今後も、当該路線については、市街地のバスの交通軸としてサービスの向上に取り組んでいきたいと考えております。</p> <p>新たな循環線の提案については、本計画において新たな循環線は今後の検討課題として記述しておりますので、今後個別に検討する際に参考とさせていただきます。</p>
12	<p>川西地域の基幹路線で1時間に1本運行の寺泊、和島、三島、小国、柏崎からのバスを千秋が原経由で長岡駅まで直通とすれば、千秋が原 - 長岡駅間は7.5分に1本の運行ができる。関原、ニュータウン、技大、長峰、堺地区は、計画案にある西循環線でカバーし、千秋が原で乗り換えてもらうことでどうか。</p>	<p>バス利用者の目的地は様々であり、全ての希望を満たした経路設定は困難です。また、経路変更は既存ルート沿線に用のある人の利便性を低下させることや路線の競合による収益性が低下するなど課題があります。また、経路が迂回することにより、長岡駅周辺の中心市街地に行きたい人にとっては利便性が低下することになります。</p> <p>したがって、現状では、長岡駅と郊外を結ぶ路線は現状ルートとし、日赤病院など各施設への移動は、中央循環バス「くるりん」に乗り継いでいただくことを基本に考えています。また、そのために乗り継ぎが、できるだけ便利になるようにしていきたいと考えております。</p> <p>なお、長岡駅と千秋が原地区を大手大橋経由で結ぶ直行便は、くるりんとは別に1日約20便（往復）運行しております。今後も、長岡駅と千秋が原地区を結ぶ直行便については、市街地のバスの交通軸としてサービスの向上に取り組んでいきたいと考えております。</p>
13	<p>江陽地区や関原地区から千秋が原に直接行けるバスが必要との声を聞き、長岡駅と千秋が原の2大拠点間をバスが高頻度で運行することは大方の市民から理解してもらえることであるので、千秋が原にバスセンターを設け、川西地域のバスはこのバスセンターを経由して長岡駅へ向かうようにしてはどうか。越後交通の本社営業所をバスセンターとし、関連会社が開発した商業施設と連絡すれば商業施設の利用者増にもつながる。バス会社がバスターミナル周辺で商業施設を運営して双方の利用者増につながるのには営業上当然である。</p>	<p>バス利用者の目的地は様々であり、全ての希望を満たした経路設定は困難です。また、経路変更は既存ルート沿線に用のある人の利便性を低下させることや路線の競合による収益性が低下するなどの課題があります。したがって、千秋が原など市街地内の各施設への移動は、基幹路線や郊外線から中央循環バス「くるりん」に乗り継いでいただくことを基本に考えております。そのため、中央循環バス「くるりん」への乗り継ぎが、できるだけ便利になるようにしていきたいと考えております。</p>

	意見要旨	市の考え
14	<p>大島・希望ヶ丘地域における近年の商業開発や飲食店の進出、並びに集合住宅を含む宅地造成による人口増加等に伴い、交通量の増大が顕著となっています。特に三ツ郷屋バス停周辺については西病院やサンプラザ長岡、ケアハウスなどの医療・福祉施設が随所に存在し、これら施設への通院・通所、また西中学校の生徒の通学や障がい者を多く雇用する近隣事業所等への通勤、更には人口増加に伴う高齢者の増大や、技術科学大学生の居住など、交通弱者と言われる方々の存在により、公共交通機関に対する需要が大きくなっており、したがって、当該基本計画により、本バス停の上屋設置を実施すべきと考え、意見します。</p>	<p>ご要望いただいたバス停については、長岡西病院の周辺であることから、市が主導的に上屋を整備するバス停に追加します。</p>
15	<p>大手通り、東坂之上、すずらん通りのバス停は、郊外線と市内線で2つに別れており、初めての人にはわかりづらい。以前、午前8時10分すぎに東坂之上から宮原2丁目まで乗ろうとしたが、バスが通過したかどうかかわからないため、次に来るバスが駅発8時10分の急行十日町行かそれとも8時15分の宮内本町行かを遠目で確かめて、バス停を歩き来したことがあった。バス停を1つにまとめてほしい。</p>	<p>ご意見については、バス事業者に伝え、バス停の集約や分かりやすい案内などを検討していただくようお願いいたします。</p>
16	<p>神奈川中央交通のバスは、路線ごとに目的地の駅名の頭文字と数字を組み合わせた系統名を採用しており、わかりやすかった。長岡でも東口発は「東13」、大手口発は「大26」などと表記してはどうか。</p>	<p>本計画の『分かりやすい案内』に、系統表示についても記述を追加します。</p>
17	<p>東西の交流を基本においている計画であることは理解できるのですが、長岡駅の将来の市役所の位置を考慮していることが見られないのが残念です。行政の中心になる市役所の位置と交通機関の中核にある鉄道駅舎とは、車社会の現状でも考慮していく必要があると思います。示された交通基本計画では市庁舎と鉄道駅との関係が取り上げられていない。</p> <p>一方通行であって、交流ができない現在の大手通り地下駐車場を改変して有効に生かす必要があるのではないのでしょうか。幅員を広げて車が交流できる。そして、駐車もできる。</p> <p>現在の大手通り地下駐車場はまったく存在の意味がない。同時に、長岡駅の地下にあった旧商店街を改変して、大手通りとも自動車と交流できる道路にする。自動車による東西の交流が大手通りと長岡駅とで交流可能になることで、長岡市の中心部が息を吹き返すのではないか。それは周辺地区・都市との交流を豊かにしていくのではないかと思います。</p>	<p>本計画では、市役所の中心市街地移転による将来の人の流れを考慮し、JR長岡駅周辺整備の促進や駅周辺へのわかりやすい案内などを記述しております。</p> <p>また、地下駐車場に関するご意見は、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
18	バス停の目印にバスの今の状況を表示してほしいです。慌てずに待てます。音声もあつたら障がい者にも分かると思います。	本計画では、パソコンや携帯電話からバス位置情報を確認できるバスロケーションシステムの導入を目指しております。ただし、バス位置表示モニターは、個々のバス停に設置することは維持管理やコスト面で難しいため、本計画では、バス停周辺の集客施設内に設置することにしております。 音声機能については、今後バス位置表示モニターの具体的な検討を行う際に参考とさせていただきます。
19	たとえば、運賃が510円程度であれば、ワンコインである500円にすることで、運賃値下げによる2%の減収よりも利用客の増加が2%以上見込めるのではないかと。	運賃は、バス事業者が収益性や採算性を考慮して判断することになると考えておりますので、ご意見はバス事業者にお伝えします。
20	路線バスが同時に長岡駅を(東口・大手口ともに)3~4台一緒に発車するのは非合理的です。一時的にも渋滞の原因になります。わざわざ団子運転となり、もし5~10分、間をあげたら行き先は違っても途中までの利用者にとっては5~10分間隔の増発と同じ効果が得られます。	本計画は、公共交通のあり方を示すものであり、個別のダイヤについては、バス事業者が検討することになると考えております。したがって、ご意見については、バス事業者に伝え、ダイヤ編成を行う際に考慮してもらおうようお願いします。
21	大手口バスターミナルでは、朝は数本の発車が重なり、ターミナル出口や長岡駅前右折の信号で1回で通過できない場合がある。結局2、3分遅れるのであれば、発車時間を5分刻みでなく2、3分刻みにし、その分できる限り遅くまで乗客を待ってほしい。電車やバスが遅れがちのときはその時間が貴重である。覚えやすさは5分刻みの発車時刻だが、こだわるところではない。ターミナル出口の信号も感知式にするか、信号のタイミングにあわせてバスが乗り場を発車するようにしてほしい。	本計画は、公共交通のあり方を示すものであり、個別のダイヤについては、バス事業者が検討することになると考えております。したがって、ご意見については、バス事業者に伝え、ダイヤ編成を行う際に考慮してもらおうようお願いします。 また、信号制御については、本計画にある通り、交通管理者(警察)と連携し、実態をよく調査しながら見直しについて検討していきます。ご意見も今後の参考にさせていただきます。
22	信号機の赤と青の間隔が何十年も放置されていると思われる所があります。現在の車や人の流れに合うように、たまには調整してください。	本計画では、市中心部のバス走行性向上策として、バスレーン導入や信号制御の見直しに関する施策の方向性を記述しております。今後、交通管理者(警察)と連携し、実態をよく調査しながら信号制御の見直しについて検討していきたいと考えております。
23	JRは長岡駅からの3方向の最終電車が午後11時前後であり、その時間に合わせてお酒を飲んで帰るとい人が多いと思う。バスも郊外への基幹路線は午後11時発の運賃2倍の深夜バスを運行してはどうか。東京からの新幹線の最終1つ前からの接続にもなる。忘年会や歓送迎会のシーズンに社会実験から始めてはどうか。	お酒を飲んで帰る人を対象とした深夜バスについては、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します。

	意見要旨	市の考え
24	<p>学生だけでなく一般通勤者も利用できるように、高校の休日である夏休み・冬休み・春休み等も運休しないようにしてほしい。</p>	<p>本計画では、周辺地域と長岡駅を結ぶ基幹路線については、需要に応じた運行頻度を基本としますが、概ね1時間に1本の運行を目指すとしております。その中で、バス事業者が需要を見ながら無駄がないよう運行頻度を判断することになると考えておりますので、ご意見についてはバス事業者にお伝えします。</p>
25	<p>私は数年前から長岡駅に向かうバスを利用させていただいていますが、常日頃から回数券を利用していました。この回数券は費用的にメリットがありますが、多くの枚数を持っていなければならず、結構煩わしいものです。そこで、是非ともバスカードを導入していただけないでしょうか？バスカードを望む声は結構あると思います。公共交通基本計画案ではICカードの導入を検討されていますが、お年寄りにはバスカードのほうが分かりやすいと思いますので、両方を平行で検討されてはどうかと思います。</p>	<p>本計画では、今後ICカードの導入形式や時期について検討していくこととしております。バス専用カードであっても相当なコストがかかりますので、それよりは付加価値の高いICカードの導入に向けて検討していく方が望ましいと考えております。</p>
26	<p>街の中心まで車を乗り入れない方法として、都心周辺の東西南北に駐車場を作り、そこからシャトルバスに乗り換えた方が便利で環境にもやさしいと思います。 そのシャトルバスも小型化し、15分間隔で運行していただけると良いと思います。</p>	<p>本計画では、中心市街地周辺でのパークアンドライドの推進について記述しております。 車両の小型化や運行頻度に対するご意見については、今後具体的な検討を行う際の参考とさせていただきます。</p>
27	<p>利用者のメリット、通勤費用の削減において「自費で駐車場を確保するマイカー通勤者が多く見られます」とありますが、実際に中心市街地通勤者の何割が自費で駐車場を利用しているのかを把握されているでしょうか。これは、パークアンドライド利用者推計に欠かせないと思います。感覚的には、マイカー通勤が可能な事業所は、駐車場費用を交通費として支給していると思っていました。仮に事業所が駐車場料金も負担していた場合、パークアンドライド受益者は事業主になります。であれば、事業主が従業員にパークアンドライドを促すパークアンドライド事業を理解してもらえれば、自動車利用から多くの転換が見込めるように思います。</p>	<p>多い少ないを示す詳細な調査は実施していませんが、実態を見ると通勤者が自費で駐車場を確保している場合や会社で駐車場を確保している場合など、様々であると認識しております。なお、本計画の「自費で駐車場を確保するマイカー通勤者が多く見られます」という表現は、誤解を招く恐れがあることから、「自費で駐車場を確保するマイカー通勤者が見られます」に修正します。 いずれにしても、パークアンドライドの推進においては、企業の協力が不可欠でありますので、ご意見を参考に企業に対する意識啓発活動を行っていきたいと考えております。</p>
28	<p>パークアンドライドの社会実験について、計画案にもあるが、商業施設の商品券を購入することにより駐車場を使える事例があるので、千秋が原の商業施設でも導入すべきである。越後交通の関連会社であり導入しやすいのではないか。</p>	<p>周辺商業施設との連携は重要と考えており、今後の具体的な検討を行う際に参考とさせていただきます。</p>

	意見要旨	市の考え
29	<p>バスを運行する以前に、バス運行道路の渋滞対策（信号の見直し）・降雪・凍結時の道路確保をするべきだ。除雪が綺麗なのは市役所の所だけであり、街路樹の剪定、路肩の草などもひどい。</p>	<p>本計画では、市中心部のバス走行性向上策として、バスレーン導入や信号制御の見直しに関する施策の方向性を記述しております。今後、交通管理者（警察）と連携し、実態をよく調査しながら信号制御の見直しについて検討していきます。</p> <p>除雪や街路樹等に関するご意見は、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>
30	<p>これまではあまりにも自動車利用者が優遇されてきたように思います。公共交通利用者に目を向けていることをアピールするためにも大手大橋4車線化に伴うバス専用レーンの設置を強く希望します。素案に示されております混雑度の推計値を見ますと、バス専用レーンを設置しても現況より悪化することは無いようですので、自動車利用者の理解も得られるはずで、少なくとも朝夕ピーク時の駅方面（流入方向）についてバス専用レーンを設置すべきであると思います。</p>	<p>バス専用レーンについては、本計画に記述してあるとおり、大手大橋4車線化後の交通状況を踏まえ、交通管理者（警察）や道路管理者などの関係機関と連携しながら、引き続き導入を検討していきたいと考えております。</p>
31	<p>大手大橋はバスの運行本数が増えるのでバスレーンを設置するとともに、長岡駅と千秋が原の間は乗り継ぎ割引や100円均一料金が必要と思う。大手大橋はバスレーンの設置によりマイカー利用者の渋滞緩和にはつながらないが、長生橋、長岡大橋は通過するバスが減り渋滞緩和につながるため、車の利用者も納得してもらえるのでは。</p>	<p>バス専用レーンについては、本計画に記述してある通り、大手大橋4車線化後の交通状況を踏まえ、交通管理者（警察）や道路管理者などの関係機関と連携しながら、引き続き導入を検討していきたいと考えております。</p> <p>また、料金施策については、多様な料金施策として本計画に記述しております。ご意見については、今後の具体的な検討を行う際に参考とさせていただきます。</p>
32	<p>旧市で作成されている「交通バリアフリー計画」を新市になったことでもありますし、今回のこの計画の中にも必ず組み込んでいただき、車両の比率をより高めていただけるよう切に望みます。（今の旧市の計画で示していたのは総台数の25%ということなので、2分の1に近づけることを希望。）</p> <p>また、この計画作成にあたり市民代表の中に障害者や高齢者代表も加えていただきたい。</p>	<p>本計画では、バス事業者に財政的な支援を行いながら、低床バスの導入促進を図りますとしております。今後、ご意見も参考に積極的に低床バスを導入していただくようバス事業者に働きかけていきます。</p> <p>本計画の策定委員会のメンバーには、高齢者の代表が入っております。障がい者の代表はメンバーに入っておりませんが、障がい者を含め様々な市民の皆さんのご意見をお聞きするため、このたび計画作案を公表し意見募集を行いました。</p>
33	<p>市内の企業としても、就業時間を一定にしてもらい、バスでも通勤可能となるように考えてもらいたい。</p>	<p>本計画では、「事業者だけでなく行政・市民等（地域・住民・学校・企業など）の三者が連携・協働して公共交通をまもり育てる」ことを理念としております。また、企業の役割として、「公共交通基盤を大切にしまちづくりに協力する」としております。</p> <p>ご意見については、今後具体的に企業に協力を働きかける際に参考とさせていただきます。</p>

	意見要旨	市の考え
34	長岡駅周辺企業および新長岡市庁舎に通勤する人へマイカーからの転換を積極的に推進する必要があるのではないか。	本計画では、公共交通の利用促進を図るため、意識啓発活動の推進の中で市役所職員が率先して通勤の交通手段を変更するよう取り組むとしております。 今後、ご意見も参考に取り組みを進めるとともに、長岡駅周辺企業に対しても公共交通利用を呼びかけていきたいと考えております。
35	「まもり育てる公共交通」の考え方には共感できる。バスがバス停から発車しようとする後ろから車が割り込んでくることが多い。バスを優先させることにより定時運行できバス利用が増え、自身が車に乗れない時や家族が乗るときにも便利になるということ、またバス利用が増えることにより車が減り、マイカー利用も楽になるということを理解してもらい、公共交通優先の考え方を啓蒙すべきではないか。	本計画では、公共交通活性化方策として、「一人ひとりのモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした交通政策」であるモビリティマネジメントを推進することとしております。 今後、ご意見も参考に積極的にモビリティマネジメントに取り組んでいきます。
36	御計画案には、「企業、市民、学校等に対するモビリティマネジメントを実施する。」とありますが、具体的なことは何も書かれていません。ハード面の詳細さに比べると、随分な差です。失礼ながら、担当者がモビリティマネジメントについて、「まだ飲み込めていない。」かと思われま す。 一部には「教材の配布」というのもありますが、配布するだけでは、誰も見向きもしません。これでは今までと何も変わらないでしょう。 私が有効と考えるのは、担当者、もしくはモビリティマネジメントの専門家が実際に出向い、フォーラムを実施することが一番有効と思われま す。	本計画では、モビリティマネジメントの推進について基本的な方向性と取り組み案をお示ししました。今後、全国の事例やご意見も参考に具体的検討を行っていきたくと考えております。
37	P.9の図2-12 平成18年度はどう変化しているのか。	国勢調査は、5年おき（・・・H2年、H7年、H12年、H17年）に実施しています。最新はH17年調査になりますが、旧市町村単位で集計された通勤通学流動量の最新データはH12年になります。
	P.13～P.17は現況資料として古くないですか。	長岡都市圏における人の流れを調査する都市OD調査は、H11年が最新になります。 また、国勢調査は、5年おき（・・・H2年、H7年、H12年、H17年）に実施しています。最新はH17年調査になりますが、旧市町村単位で集計された通勤通学流動量の最新データはH12年になります。
	「3.長岡市における人の動き」の目的別の分類（通勤・通学・通院・買い物）と「4.バス利用意向調査」の目的別分類（通勤・通学・通院、買い物）に統一性がない。	既存のH11のパーソントリップ調査が平日の動きを見るための調査で通勤、通学、通院・買い物といった分類でした。そのため「3 長岡市における人の動き」では、そのデータを記載しました。 バス利用意向調査では、平日と土日の特性を分析するために、通勤・通学・通院、買い物等の分類で集計したものです。

意見要旨	市の考え
<p>P.22の表3-2及び表3-3で見附市方面の1日の運行本数の数値が違う。</p>	<p>ご指摘いただいた内容について確認したところ、表3-2の見附方面の1日の運行本数の数値に誤りがありましたので、計画書を修正します。</p>
<p>P.35の表4-1「目的別利用頻度」は「地域別利用頻度」の表現の方がよいのでは。</p>	<p>ご指摘いただいた内容の通り、計画書を修正します。</p>
<p>「4.バス利用意向調査」で調査対象が16歳以上の市民になっているのに、年齢別集計では「15歳～」になっている。実際に調査していないのであれば「16歳～」でよいのではないか。</p> <p>「(3)意向調査結果から見た市民ニーズ」において、「路線バスの満足度、市の財政負担について」に「総合計画策定のためのまちづくりアンケート」のデータが載るのはいかがなものでしょうか。調査の方法等が異なると思いますので比較・評価できないし、この4章全ての記載が意図的な内容につくられたように感じてしまいます。</p> <p>「市の財政負担について」では、『総合計画策定のためのまちづくりアンケート』では、公共交通には「特に力を入れてほしい」と「力を入れてほしい」を合わせて約63%と高く、重要と考える人が多くいます。また、「あまり力を入れる必要はない」と「力を入れる必要はない」を合わせて約23%である。</p> <p>本調査では「積極的に充実」が25%、「現状維持」が15%、合わせて約40%と低くなってきており、「最低限必要な路線は維持」が42%、「事業者の判断による赤字路線廃止はやむを得ない」が6%と合わせて約48%と高くなってきています。逆のように読むことができます。</p>	<p>利用意向調査の集計結果については、精査し「15歳～」に修正しました。</p> <p>また、総合計画策定のためのまちづくりアンケートについては、当計画に関わる実態を補足するために掲載しておりましたが、ご意見を踏まえ「1.計画の背景と位置づけ」の総合計画の紹介のところで「公共交通の満足度」を記載するよう修正しました。また、「図4-12公共交通の重要性」は、まちづくり全般の中において参考資料という趣旨で掲載しておりましたが、その趣旨が明確になるよう記述を修正します。</p>
<p>「(4)バスを全く利用しない人の意向」に関しては、どの意向調査の結果なのか全く分かりません。</p>	<p>バス利用意向調査の利用頻度として「バスをまったく利用しない」と回答した人だけに着目して集計したものです。その趣旨が分かるよう記述を修正します。</p>
<p>6章P.53、P.56、9章P.127の各々に記載されています「みんなが協議でまもり育てる公共交通」のイメージ図は同じものだと思いますので、同じ表示をお願いします。</p> <p>市民等：住民等や住民・地域・学校・企業等：地域・住民・学校・企業等など</p>	<p>ご指摘いただいた内容を踏まえて、「これからの三者の役割」に示す項目欄に合せて、イメージ図を修正します。</p>

	意見要旨	市の考え
38	<p>北長岡駅は城岡側の西口しかなく、東側の新保・永田・中越高校方面へは400mも南にある蓬莱橋を通るか、600mも北にある改修橋などを渡ってさらに遠回りしないと行けません。いずれのルートも踏切があるため、特に朝夕は渋滞がひどく、往來に相当の時間と労力を要します。</p> <p>北長岡駅のホームから直接、栖吉川を渡って新保側へ達する通路・東口を設ければ、飛躍的に利便性が向上します。合わせて、付近に無料の駐輪場・駐車場も設ければ、パーク＆ライドの促進に寄与します。そして、付近を走る路線バスも北長岡駅を経由するようになれば、乗り換えによる需要も期待でき、利便性が向上します。</p> <p>一部民有地を取得したり、橋梁を掛けることとなりますが、新興住宅街と化している新保・稲保・稲葉エリアはこれからも定住人口が増えると可能性があるため、検討していただきたいと思います。</p>	<p>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>
39	<p>長期的な視野で見た場合、公共交通機関の信頼性の確保のためには、定時性、速達性、冬季の安全性、環境面で有利な軌道系の交通機関も、将来的には視野に入れる必要べきと思われます。</p> <p>東西だけでも50から60キロ相当に市域が広まった今日、バスだけでは、いずれ安定・速達の移動は確保できるものではありません。</p> <p>在来の鉄道では、多額な財源の確保は難しいかもしれませんが、富山市などが導入しているLRTであれば、より現実的と思われます。これは、超低床のハイテク路面電車を用地、市街地は路面、郊外は鉄道を走るものです。従来の鉄道に比べ小型で軽量であり、路面上数センチの全面超低床であることから、各自治体で盛んに導入が検討されています。</p> <p>概ね、人口30万人規模以上の都市は、車から独立した公共機関がなければ、安定した移動は成り立たないといわれています。バスだけでは、バス専用レーンの設置など、車から独立した状態にしないかぎり車と混在になり安定した運行はできません。</p> <p>どうか、将来的なLRTの導入を視野に含めた検討をお願いいたします。</p>	<p>既存の線路を活用し通常より安価にLRTを整備できた富山市の場合と異なり、本市においてLRTを導入することは、軌道整備やそれに伴う用地確保に相当な費用がかかると考えております。したがって、本計画では、市域の連携はバス交通を主体に考えており、その中で中心的役割を担う交通軸となる路線について高いサービスを目指していきます。</p>

	意見要旨	市の考え
40	<p>「JR長岡駅高架化の推進」を検討していただきたい。 (期待される効果)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.長岡駅ターミナルの一本化(バス路線の起点を一つにまとめる) 案内所(観光案内所の併設等)など東西に分かれる施設等の統一 乗り換えの利便性向上(運転手の交代でバスはそのまま使える) 乗り継ぎの利便性向上(JRからの乗り継ぎ) 循環バスルートの拡充等 2.大手大橋側の渋滞解消(長生橋側の渋滞は東西道路の完成まで待ちましょう。) 3.長岡駅東側の市街地開発にも期待できる。 4.長岡市駅前のイメージアップ。 観光客や訪問客へのイメージアップにつながります。 <p>まだまだ、私が考える以外の効果もたくさん隠されていると思われます。是非、一考をお願いします。</p>	<p>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>
41	<p>鉄道及びバス等の事業者は、運賃抑制の歴史の被害者であるとも言えます。高いサービスレベルには高い運賃を支払うのが当然であり、利用者側の運賃に対する意識改革も必要かと思えます。高度経済成長期以降、道路整備の恩恵を自動車ユーザーは受けてきたのだから、これからは、公共交通利用者が恩恵を受けるような施策(例えば、高水準サービスに対する運賃の増加分を税金で賄う)を講じていくことも長期的には検討が必要でしょう。</p>	<p>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
42	<p>交通手段が、乗継または、直通で整備されなければ、県外客は絶対増えない、物流も増えない、企業も進出しない、そういったことを解決することが重要と考えます。</p> <p>観光、経済発展の為の交通体系</p> <p>1．無信号環状道 遠方にスムーズに道路で行くためには、必要不可欠である。</p> <p>2．立体交差点の普及 特に交通量が多いところや渋滞の慢性的な道路を重点的に調査し設置する。</p> <p>3．高速道路から長岡駅前直通の有料道路の設置。 有料道路でよいが長岡インターから長岡駅前に直通道路をつくる。 利点 高速バスの利便性が高まる。 利点 新市役所の出張業務は、来客者も効率的になる。(仙台市は、市街地直通がある。) 利点 駅周辺の買い物客も増える。</p> <p>4．観光施設を活かす 有料道路(中之島ICから寺泊間)を作る。 寺泊港の集客数を2倍に増やす。 県外の観光客が佐渡に行くには、新潟市経由より早く利便性が向上する。 (上にも述べたが、駅前ICを配置すれば東京駅 長岡駅・長岡駅IC 寺泊IC 佐渡というように移動時間が短縮され観光客が増える)</p> <p>5、橋の渋滞を無くすためまた観光のため船渡しや、橋の間だけモノレール(または、ゴンドラかロープウェイ)をつくり車での橋利用を減らす。</p>	<p>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>