

長岡市地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメント実施結果

ページ	項目	意見	市の考え
		交通と健康の両立	本計画の上位計画である長岡市総合計画では、市民の誰もが、健やかで元気に、安全で安心して暮らせて、活力が持てる地域社会づくりを目指すとしており、地域生活交通の確保により地域コミュニティ活動を推進し、多世代の健康と生きがいがづくりに寄与するものとしています。
		自家用車による輸送	自家用有償旅客運送の登録がない場合は、運送対価をとっての自家用車の輸送は認められていません。今後はタクシーの活用など小規模需要にも対応した輸送を検討します。
		過疎地において退職者の自家用車を低費用で活用	自家用有償旅客運送の登録がない場合は、運送対価をとっての自家用車の輸送は認められていません。一方、過疎地などの公共交通空白地ではNPOといった団体が自家用有償旅客運送が可能であり、市でも支援をしているところです。
P. 70	施策②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討	郊外型商業施設や地区（川崎・古正寺等バイパス沿い）に直接アクセスできるバス路線の設定、増便	長岡駅からは病院や商業施設への路線は確保されていますが、事業実施時には、時間帯など利用ニーズに合った効率的な運行を検討します。
P. 70	施策②市街地路線・長岡地域郊外路線の検討	駅発着の路線バスの最終便を最終電車と同等の時刻まで運行	事業実施時には、時間帯など利用ニーズに合った効率的な運行を検討します。
P. 73	施策④自家用車から公共交通への乗り換え利便性向上	鉄道路線の増便	鉄道は基幹路線と位置付けており、現状を維持確保することとしており、ニーズを確認しながら対応を検討する必要があります。
P. 80	施策⑨わかりやすい情報提供	バス停にモニターを設置し、運行情報の提供	施策⑨わかりやすい情報提供に「基幹病院などへのバスiモニター設置」を追加します。
P. 86	施策⑫多様な料金施策の実施	市内の様々な店舗、施設での路線バスの回数券や乗車券の販売	現在でも市域全体で38箇所で購入可能です。それらの販売所について越後交通に周知を働きかけます。
P. 87	施策⑬バス待ち環境の改善	「センタープラザ前」アピタ側の歩道を店舗側に拡幅によりBOX型バス停上屋の設置	整備箇所ごとに適切な方法を検討します。
P. 87	施策⑬バス待ち環境の改善	バス停上屋に加えてベンチの設置	歩道幅の確保や管理上、防犯上の観点からベンチの設置は困難です。
P. 5	公共交通に関するこれまでの事業実施状況	定時性、事故にあう可能性の低さ、最終便の遅さ、路線廃止の可能性が低いことから、鉄道の利用促進と利便性向上を中心に考えるべき	鉄道は幹線と位置付けています。その幹線を生かし目的地への移動の確保を図ります。
P. 5	公共交通に関するこれまでの事業実施状況	公共交通が不便な郊外の市街化により、越後交通に赤字の新規路線を運行させるようなことがあってはならない	これまでの路線を維持しつつ、まちづくりの方針を示している立地適正化計画とともに、長岡市が目指す多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を目指し、路線バスの維持確保を図ります。

P. 36	長岡市と近隣自治体との流動状況	十日町・津南方面へのアクセスが非常に不便。直通列車は朝2往復あるのみで越後川口駅での乗り換えを強いられている。以前と同様に夕方～夜にも2往復設定してもらえよう、関係市町と連携すべき。	鉄道は基幹路線と位置付けており、現状を維持確保することとしており、ニーズを確認しながら対応を検討する必要があります。
P. 51	鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み	駅の入口が片側のみで、電車利用の際に遠回りを強いられる駅には、反対口の設置など改良を検討すべきだと思います。具体的には、北長岡駅や押切駅の東口設置、来迎寺駅の北口設置、越後滝谷駅の歩道橋接続などが考えられます。	現在でも周辺道路などで駅までの動線は確保されていますが、駅の後背地からの利用実態等を確認する必要があります。
P. 51	鉄道利用者を増やすために効果的だと思う取り組み	沿線に住宅密集地があるにも関わらず、駅間が長くて途中で駅がないため、電車を利用しづらい方が多い地区には、新駅の設置（誘致）を検討すべきだと思います。具体的には下々条・稲保地区、越路浦地区、片田・十日町地区、中潟・妙見地区など。	鉄道は基幹路線と位置付けており、路線バスとのネットワークで移動性を確保してまいります。
P. 61	これからの三者（交通事業者、行政、市民等）の役割	駅から徒歩で用事が足りる街づくりが必要 前川駅周辺や北長岡駅・押切駅の東側には、広大な空き地が残っています。来迎寺駅・滝谷駅の周辺にも、徒歩3分の距離に空き地が広がっています。今後、郊外に新興住宅地や高齢者用マンションを建設したり、病院や学校、雇用の場を誘致したりするならば、これらの土地を有効に活用すべきだと思います。また、長岡駅周辺と千秋地区のみに制限されている3,000㎡以上の店舗建設も、これらの駅周辺には認めて開発を促進すべきだと思います。逆に、路線バスも満足に使用できないような郊外の市街化は抑制すべきです。	本計画が連携する長岡市立地適正化計画（案）にも示されているとおり、長岡市では各地域の拠点性を強化し、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指すこととしています。
P. 86	施策⑫多様な料金施策の実施	バスの料金体系が複雑。青森県八戸市では150円～300円の50円刻みでわかりやすい。このような料金体系施策とICカードを合わせて導入すると、とてもわかりやすくなる	いただいたご意見についてはバス事業者に伝えるとともに、事業実施時に参考にします。