

# 長岡市地域公共交通計画素案に関するパブリックコメントの実施結果

## 1 概要

実施期間 令和5年1月4日(水)～令和5年1月31日(火)  
 閲覧方法 窓口(アオーレ長岡、大手通庁舎、各支所)及びホームページ  
 意見状況 提出者数 1名  
 提出意見 31件

## 2 寄せられた御意見と市の考え

No.	該当箇所	御意見・提案内容	市の対応
1	第6章 4. 目標達成状況の評価 (2) 評価指標値 (P83)	<p>「現況の財政負担となるよう努めます」とあるが、公共交通に力を入れ渋滞を解消しないと、新たな道路建設・維持などの費用が発生してしまう。                  公共交通だけでなく道路事業も含めた予算という考え方を行い、合算では財政負担を抑制しつつも、公共交通単体としては支出を増加させていくべきと考える。                  市民の受け止めとしても、アンケート調査結果で補助の増加は利用者で8割～9割、非利用者でも6割～7割が賛成している。負担増加の否定は世論に反するものであり、問題である。補助大幅増さえも、非利用者ですら4割、利用者で5割～6割が賛成しており、こうした世論があるにも関わらず、補助大幅増を見送るばかりか、増加を否定する目標値(人口減を踏まえれば減少させさせする目標値)を設定することになれば、政策決定のプロセスが著しく歪んでいると言わざるを得ない。                  以上のことから、公共交通支援の財政負担額は増加させることが妥当である。                  個人的にはすぐにも倍増をして頂きたいが、本計画に盛り込む内容としては少なくとも財政負担額増加を否定しない内容とするを要望する。評価指標から削除して参考指標とするか、あるいは評価指標のまま最低でも「目標値 R8:622円/年・人『以上』とし、「公共交通を維持するため、財政負担の増大の可能性があります」、「市民の意見も踏まえ、現況の財政負担を維持し、将来的な拡大も検討します。」とする必要がある。                  可能であれば、上記意見や今回のアンケート結果を踏まえて目標値をゼロベースで見直して頂き、R3実績を上回る真に求められる財政負担額を試算したうえで目標値に設定して頂きたい。                  追記:別の目標値として、『公共交通維持への財政負担を理解する住民の割合:50%超』とすることも考えられる。                  『利用者の割合』でも良い。これなら民主的であり、その時ごとのニーズに応じた施策を柔軟に行いやすくなる。</p>	<p>本市はこれまで、路線バス等が縮小、廃止された地域において代替交通の運行など、公共交通の維持、確保に努めており、必要な財政負担まで削減する考えはありませんが、利用者が著しく減少している状況の中で、運行エリアや便数を過剰に充実させていくことには慎重な検討が必要と考えております。</p> <p>アンケート結果については、長岡市の他の施策(福祉、教育、防災等)と比較した質問ではなく、この結果だけで公共交通予算の倍増を検討することは早計であると考えておりますが、クロスセクター効果の考え方も取入れ、利用者のニーズと運行効率化のバランスをよく図ったうえで、財政負担の維持に努めていくべきと考えております。</p> <p>目標値、参考指標値に対しては、いただいた御意見にも留意し、施策を実施してまいります。</p>
2	第1章 1. 計画の目的 (P1)	<p>交通政策基本法の理念に基づいて『交通権(移動権)』といった概念を盛り込み、それが『日本国民のもつ基本的な権利』であることを明示しておくべきと考える。なお同法第九条では同基本理念に関する広報、住民その他の理解促進が地方公共団体の努力義務として規定されている。                  「…公共交通の役割は一層重要になっています。『さらに近年、交通権(移動権)は日本国民の基本的な権利として認識されるようになり、国は2013年に交通政策基本法を定め、国民の自立した日常生活および社会生活の確保等のため、地方自治体に必要な交通施策の策定と実施を義務付けています。』」などか。</p>	<p>【1. 計画の目的】6行目を、次のとおり文言修正します。                  「こうした背景や交通政策基本法の理念に基づき、」</p>
3	第1章 1. 計画の位置づけ (P1)	<p>交通政策基本法その他国の法令との関係も明記すべきではないか。</p>	<p>交通政策基本法の文言を、【1. 計画の目的】の中に追記することで、ここでの記載はしないこととします。(長岡市の計画との連携を簡潔に示す図であるため。)</p>
4	第1章 1. 計画の対象区域 (P2)	<p>整備中の長岡西大積SICの位置を追加すべきではないか。</p>	<p>現在整備を開始したところであり、まだ供用開始の時期が確定していないため、本計画での記載はしません。</p>

No.	該当箇所	御意見・提案内容	市の対応
5	第2章 2. 地勢 (P10)	「公共交通を運行するにあたっては、地形的な制約から…さまざまな公共交通を確保する必要があります。『また、互いの乗り換えを円滑化し、状況に応じた使い分けを促す必要があります。』」 追記。各経路の制約に適した様々な公共交通を確保しても、乗り換えが不便(不可能)では移動に支障をきたすため、この通り明記しておく必要がある。また次に挙げる施策との整合を図り(既存)、または見据える意図もある(新規):各駅前の駐車/駐輪場整備、Googleマップ等の経路・乗換探索対応、バスや前川駅以西のICカード対応、MaaSへの取組、可能性としての路線集約化。P.59の記述「公共交通相互の乗り継ぎ環境…(略)…の充実化」とも整合する。	乗り換えの円滑化や、状況に応じた使い分けを促す必要がある点については重要であると認識しておりますが、文末の「さまざまな公共交通を確保する必要」の中に含まれる内容であることや、ここでは「地勢」について簡潔に記載すべきであると考えため、修正無しとします。
6	第2章 3. 人口 (P11)	人口減の一方で、県下第2位の人口を擁し、全国の他都市と比べても、例えば他県の県庁所在地に並ぶあるいは上回る規模の都市であることを記載してはどうか。 「長岡市の総人口は『県下第2位であり、全国の地方都市の中でも有数の規模を有していますが』、平成17年の合併以降減少しており…」などか。	【1. 位置】(P10)の1～2行目の文言を次の通り修正します。 「長岡市は、新潟県のほぼ中央部に位置する県下第2位の人口を要する自治体であり、」
7	第2章 4. 市外との移動 (P17)	(1)就業者、(2)通学者ともに最後の文に違和感があるので、それぞれ次に改めるべき。「全体として約5.6千人『の流入超過』です。」「全体として約750人『の流入超過』です。」「(元の文だと何と何を比較して多いと述べているのかわからない)不明瞭であるほか、「多いです」という日本語として定着しきっていない表現が用いられており、公式の文書としては違和感がある。」	御指摘のとおり、文言修正します。
8	第2章 5. 主要施設の分布状況 (P18)	「も」を削除し「医療施設は各地域にあります…」とすべき。「各地域」には長岡地域も含まれるため並立の「も」は適当でない。(長岡以外の各地域にも…なら大丈夫だが。)	御指摘のとおり、文言修正します。
9	第3章 2. 路線バス等乗合交通 (4)タクシー (P44)	「図 1回当たりのタクシー利用実績」の説明において、「1回当たりの走行キロ数が大幅に低下」しているとあるが、新型コロナの影響があったR2年(2020年)はともかく、R3年(2021年)に半減以上の急落をすることが俄かには信じがたい。データに誤りがあるのではないかと推察する。 「図 タクシーの利用実績」にある運行回数を加味して考えれば、両データが正しければR3年はタクシー会社の売り上げが70%程度減少していることになるが…。データを見直してみたいかがだろうか。 (総走行キロ数が横ばいと仮定して、運行回数732千回のところ1732千回と入力すると3.76km/回に近い値になるので、集計時にそのようなミスがあったのではないかと推察する。)	長岡市統計年鑑の数値データを基に算出しているものであり、データ所管の部署への確認の結果、誤りではありませんでしたが、今後のデータを注視してまいります。
10	第3章 3. その他の交通 (2)スクールバス (P47)	第1文の句点が重複していたので念のため指摘しておく。	御指摘のとおり誤字のため、削除します。
11	第4章 1. 網形成計画における施設実施状況 ⑥意識啓発活動の推進 (P51)	モビリティマネジメントにおける今後の実施予定内容が「バスの乗り方教室」だけでは不足。大人に対する活動がゼロになってしまう。「『ノーマイカーデーに代わる新たな意識啓発活動の実施』」など、抽象的にも良いので追加すべき。	【今後の実施予定内容】欄を次の通り修正します。 「バスの乗り方教室等意識啓発活動の実施」

No.	該当箇所	御意見・提案内容	市の対応
12	第4章 1. 網形成計画における施設実施状況 ⑨わかりやすい情報提供 (P51)	実際に行われた施策を踏まえ、実施状況に「『中央環状線のGoogleマップ検索対応を行った。』」と追記。(もし事業者独自の対応であるなどでご存じなければ、実際に検索してみてください。非常に便利です。この取り組みを強く支持・評価しています。) また上記を踏まえ、今後の実施予定内容に、「『Googleマップ検索対応路線の拡大。また、リアルタイム化の検討』」を追記。	【⑨-1実施状況】の欄に、次の一文を追記します。 「越後交通㈱は、中央環状線のGoogleマップ検索対応を行った。」
13	第4章 1. 網形成計画における施設実施状況 ⑫多様な料金施策の実施 (P52)	休日の需要減対策として、「『休日等に行われるゴールド免許割引の周知を行う』」と追記すべき。施策内容の「休日割引…」を検討」と整合。	越後交通㈱ではゴールド免許割引に限らず、既存の割引制度がほかにもあるため、【今後の実施予定内容】欄に次の一文を追記します。 「既存割引制度の再周知を実施」
14	第4章 3. 施策実現による課題解決の状況 ①公共交通の利用促進 (P59) ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保 (P64)	施策実施状況について、前述のとおり、実際に行われた施策を踏まえ、「『中央環状線のGoogleマップ検索対応を行った。』」と追記。(課題⑥はできれば課題解決状況にも追記。) またそれを踏まえ、本計画策定に向けてにも、 課題①:「駐車場の整備」、情報提供の改善・周知」等」、 課題⑥:「『Googleマップ検索対応路線の拡大・周知が必要である。また、リアルタイム化の検討が必要である。』」と追記。	中央環状線のほかに、山古志・太田地区コミュニティバスでGoogleマップ検索対応を行っております。 【課題①・⑥】⑨わかりやすい情報提供の欄に、「一部路線でGoogleマップ検索対応を行った。」を追記します。 【課題⑥】課題解決状況の中に、「一部路線でGoogleマップ検索対応を行った。」を追記します。 【課題①】本計画策定に向けて の欄3行目を次のとおり修正します。 「パークアンドライド駐車場の整備、情報提供の改善・周知等を進めていく必要がある。」 【課題⑥】本計画策定に向けて の欄に次の一文を追記します。 「Googleマップ検索対応路線の拡大及びリアルタイム表示の検討が必要である。」
15	第4章 3. 施策実現による課題解決の状況 ⑤地域特性に応じた効率的な公共交通の実現 (P63)	課題解決状況について、前述のとおり、道路事業費との兼ね合いやアンケート結果を考えれば、現状でも一概に財政負担が大きいとは言えないため(少なくとも市民は不足と考えている)、「市の財政負担も『横ばい』」の状況が続いている。」と中立的な書き方にするべき。	【課題解決状況】3行目の下線部を次の通り修正します。 「市の財政負担もここ数年は横ばいの状況が続いている。」
16	第4章 3. 施策実現による課題解決の状況 ⑥観光・交流拠点までの公共交通の確保 (P64、P66)	課題解決状況に、「『観光客等初めて来る人はICカード利用も求めていることが想定される。』」という内容を追加。(実際、長岡のバスは未だにICで乗れないのかという声は多い。)また本計画策定に向けて、「『観光客等の来訪者のためにも、分かりやすい情報提供や、ICカードの導入が必要。』」と追記。  上記の課題①・⑤・⑥の修正については「表 網形成計画における課題解決状況」に対しても反映の必要があるので念のため記しておく。	ICカードは中央環状線において実証実験中ですが、キャッシュレス決済については他の方法も引き続き検討していく必要がありますので、次のとおり修正します。 【課題解決状況】3～4行目「観光客等初めて訪れる人にとっても分かりやすい情報提供や、キャッシュレス決済が求められている」 本計画策定に向けて の欄に次の文言を追記します。 「観光客等の来訪者のためにも、キャッシュレス決済の導入が必要である。」 【表 網形成計画における課題解決状況 (P66)】については、適宜修正します。
17	第5章 ①地域特性に応じた効率的な運行・公共交通の維持 (P67)	特性・問題点に「『公共交通利用や維持の重要性が十分に周知されていない』」を追記。課題および対応策の「意識啓発」の記述と整合させる。	公共交通利用や維持の重要性を理解しつつも、その利便性から自家用車を選択する人が多いことより、【特性・問題点】の欄に、次の一文を追記します。 「公共交通の利用や維持の必要性に対する意識が低下している」
18	第5章 ②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都市部での円滑な交通の確保 (P68)	特性・問題点に「『高校生の通学手段に占める送迎の割合が高い(親の時間を奪っている。また今後見込まれる共働き家庭の増加や、親のリモートワークにより、高校生が通学手段を失うリスクがある。』」と追記。(リモートワークについては通勤時の相乗りが不可能になることや、そもそも車を持たない家庭が増えることを想定。NAGAOKAワーカーのリモートワークによる移住の取組みと整合。)	コロナ禍で家庭の働き方や勤務形態が大きく変化していますが、御指摘の内容は推測であり、影響度も不明確であるため、【特性・問題点】としては「高校生の通学手段に占める送迎の割合が高い」といった事実表記に留めます。

No.	該当箇所	御意見・提案内容	市の対応
19	<p>第5章 ②自家用車から公共交通への転換を促すとともに都市部での円滑な交通の確保(P68) ⑥公共交通の運行内容や利用方法の周知・情報提供の充実化(P72)</p>	<p>特性・問題点に「『中央環状線以外の多くの路線がGoogleマップ検索に対応していない。また対応が周知されていない。』、課題及び対応策に「『Googleマップ検索への対応拡大・周知とリアルタイム化の検討』」を追記。 課題⑥の課題及び対応策に「多様な情報提供ツールの活用、『そのための共通フォーマットによる交通情報提供への対応』」を追記。(Googleマップや各種経路探索に用いられる、GTFSフォーマットを想定。実際に実施なされている取り組みと整合。)</p>	<p>【課題⑥】の特性・問題点の欄に次の一文を追記します。 「一部の路線以外Googleマップ検索に対応していない。また対応が周知されていない。」 課題及び対応策に次の一文を追記、修正します。 「Googleマップ検索への対応拡大・周知とリアルタイム表示の検討」 「多様な情報提供ツールの活用、そのための共通フォーマットによる交通情報提供への対応」 【課題②】については、【課題⑥】に明記することにより、文言修正はしません。(文言内「情報提供」に包含するものとします。)</p>
20	<p>第6章 1. 基本的な方針 ①誰もが安心して利用できる公共交通網の構築(P73)</p>	<p>「誰もが安心して『いつでも』利用できる公共交通網の構築」追記。深夜帯はタクシーを利用。(実際我が家はそれで車無しで生活できている。) まちづくり・観光施策に加え、移住施策とも連携してはどうか。交通便利性の高い地域をPRして移住を促進する。また移住者・移住希望者にも分かりやすい情報提供を行う。</p>	<p>「安心して」の中に「いつでも」も含まれると解釈できるため、修正無しとします。 移住施策との連携については、今後事業を進めていくうえで参考とさせていただきます。</p>
21	<p>第6章 3. 計画の目標 (1)目標 ③誰もが利用しやすい公共交通を実現します(P79)</p>	<p>「『一般利用者だけでなく』、高齢者や障がい者、来訪者など…」追記。情報提供のさらなる拡大やICカード導入など、ハンディキャップに関わらない文字通り「誰にでも」使いやすくするための施策を念頭に。</p>	<p>高齢者や障害者、来訪者と「一般利用者」の線引きは難しいと考えます。そのうえで「誰もが利用しやすい」の中で、バリアフリーや情報提供の施策を意識しておりますので、文言の修正無しとします。</p>
22	<p>第6章 3. 計画の目標 (1)目標 ④市民とともに考え、支える公共交通を目指します(P79)</p>	<p>「…環境『や生活スタイルの変化』にも配慮しながら…」追記。特に若者の、物を持たない価値観に配慮してほしい。</p>	<p>若者に限らず、様々な価値観があることは承知していますが、「市民の協力や理解」及び「環境」の中に含めるものとし、修正無しとします。</p>
23	<p>第6章 3. 計画の目標 (2)各交通手段の役割(P80)</p>	<p>「…カバーしきれない地域(公共交通空白地)『や時間帯』において…」追記。タクシーが深夜帯の公共交通という重要な役割を担っていることを明記。</p>	<p>御指摘の通り修正します。</p>
24	<p>第6章 4. 目標達成状況の評価 (3)参考指標値(P84)</p>	<p>参考指標値に、『利用者における、財政負担拡大による交通網維持を求める人の割合』を追加してはどうか。</p>	<p>参考指標値の追加はしませんが、アンケートにより、今後も状況把握は必要と考えております。</p>

No.	該当箇所	御意見・提案内容	市の対応
25	第7章 施策5 運転士等の確保 (P91)	運転士の賃金増加や、そのための運賃見直しも検討してはどうか。	いただいた御意見も合わせて、引き続き事業者と協議してまいります。
26	第7章 施策6 利用促進 (P92)	休日のゴールド免許割引を周知してはどうか。 高校とも連携してはどうか。また、高校生に対しても公共交通の案内チラシおよび利用券の配布を行ってはどうか。(転入者に対する同取組についても強く支持する。)	休日のゴールド免許割引に限らず、既存の割引制度の周知が不足していることから、イベント等の機会を活用するなど、周知に努めるよう事業者と検討してまいります。 高校との連携については、「企業・市内大学等」に含むものとして、対象を限定せず、多様な主体との連携を検討してまいります。
27	第7章 施策7 自家用車から公共交通への転換促進 (P94)	市民に対しても利用券や割引券の配布を行ってはどうか。新型コロナ禍において市政だよりで配布したものを継続するイメージ。 飲食店などの事業者に対し、利用客を公共交通に振り向けるための施策の補助を行ってはどうか。具体的には、バス・タクシーで来た客への割引制度やバス・タクシー利用券配布といった制度を店が設け、市が助成する。店は駐車場を減らせる、客は酒が飲める、市は渋滞とCO2と街のスポンジ化を減らせるで三方よしだと思う。	今後施策を検討する際の参考とさせていただきます。
28	第7章 施策8 バス待ち環境の改善 (P95)	バス待合に活用されている雁木通りに対して、追加の補助を行ってはどうか。バス停が近い場合、雁木整備の補助率に上乘せするなど。	雁木整備補助の担当部署と情報共有し、施策の参考とさせていただきます。
29	第7章 施策9 新しい技術の導入 (P96)	『Suica対応エリアとなっていない前川以西のJR駅について、早期対応について事業者と協議します。』と追記すべき。	事業者の意向などにもよるため、本計画には記載しませんが、事業者との協議や要望は継続してまいります。
30	第7章 施策10 バリアフリーの促進 (P98)	ベビーカーを置まずに利用できることが周知されておらず苦労する親が多いこと、また赤ちゃんが泣くことを心配する親が多いことから、そうした子供連れへのバリアフリー、理解促進も盛り込んではどうか。	御指摘のとおり、小さいお子様連れの方が利用しやすい環境を整えることは重要であると考えます。また、ベビーカーを乗せることに躊躇される方、どのように乗ればよいかわからない方は一定数いると思われまので、【背景】に次の一文を追記します。 「○車いすやベビーカーを使用している方が乗車しやすいよう、車両対応と、周囲の理解促進が必要です。」 また、【事業10-1】の文言を次のとおり修正します。 「○誰もが利用しやすいよう、バリアフリー車両の導入を引き続き促進し、利便性向上と周知に努めます。」
31	第7章 施策11 わかりやすい情報提供 (P99)	支出増加を見込んでいる内容を、強く支持する。 Googleマップへの対応を盛り込むべきだ。また、中央環状線は既に対応しているので、その周知も行うべきだ。	Googleマップへの対応については、【事業11-2】中、「GTFSデータの整備による経路検索サイトの拡大により、検索の利便性向上を図ります。」に包含される内容と解しており、追加・修正は不要と考えます。また、システムに反映したうえで、積極的に周知してまいります。