

柏崎市地域公共交通計画案 パブリック・コメント一覧

| No. | 受付日 | 意見の概要 | 意見に対する回答 | 計画への反映 |
|-----|----------|---|---|--------|
| 1 | R3.12.23 | <p>【地域協力制度について（P51：6章4）】 地域内交通の運行維持のための地域協力制度及び運行維持協力金について導入を見送るか、運用の再検討をお願いしたい。</p> | <p>持続可能な地域内交通の実現のためには、地域における関わり強化が重要です。地域協力制度の導入は、その地域の参画を促すことを目的とするものです。 運行維持協力金は、本計画の評価指標の一つである「収支率」の目標値に達しない場合にのみ、地域から負担していただくものです。当該制度を通じて、地域内交通の収支改善を図り、地域とともに大切な地域の移動手段を将来に渡って確保していきたいと考えております。</p> | 無 |
| 2 | R4.1.10 | <p>【運転士の人材確保について（P37：4章4）】 運転士不足の解消に向けて、交通事業者などと連携し、二種免許の取得補助事業を実施してはどうか。 また、人材の確保のため、市として、運転士への直接人件費に充てられるような支援制度の創設などにより、他業種に比べ給与水準が低い運転士の待遇改善が必要ではないか。</p> | <p>二種免許取得に係る支援については、一部の交通事業者において、独自に行われています。人材確保に向けての効果的な対策につきましては、交通事業者と引き続き協議していくとともに、国や県にも働きかけてまいります。</p> | 無 |
| 3 | R4.1.10 | <p>【地域協力制度について（P51：6章4）】 地域内交通を有する地域だけ金銭的負担を強いることになることは不公平感があるのではないかと。 地域住民の公共交通への関わり強化を目指すのであれば、利用実績のボーダーラインを設定して、基準を下回る場合に現行のサービスを見直したり、協力金を求めるかたちにして、地域住民にも地域のバスを自分たちで守るという思いを持たせてほしい。</p> | <p>地域協力制度は、特に運行維持が困難になっている地域内交通を将来に渡って確保していくために、地域から積極的に参画していただく新たな制度です。 市と地域が定期的に話し合い、本計画の評価指標の一つである「収支率」の目標値に達しない場合に運行維持協力金を負担していただくものです。 収支率の算出根拠である運行経費や運賃収入について、公共交通を利用しない方を含めた地域全体から認識していただき、利用実態に応じた適正な運行頻度や運行ルート、乗車運賃について、一緒に話し合っていきたいと考えております。</p> | 無 |
| 4 | R4.1.10 | <p>【新交通システムの予約方法について（P44：6章1）】 高齢者世代に予約システムが馴染むか疑問である。スマートフォンアプリの使い方教室の開催も施策として必要ではないか。また、商業施設などと連携し、予約代行サービスを行うことも必要ではないか。</p> | <p>新交通システム車両の予約手段としては、電話のほかに、スマートフォンアプリを想定しています。高齢者の方が安心して利用できるように、新交通システムの導入に当たっては、きめ細かな説明が必要だと考えております。 また、予約代行サービスについては、高齢者を含めた利用者が不便だと感じることがないように商業施設や福祉施設、地域などとの連携について検討してまいります。</p> | 無 |

| No. | 受付日 | 意見の概要 | 意見に対する回答 | 計画への反映 |
|-----|---------|--|--|--------|
| 5 | R4.1.10 | <p>【財政負担額の増加について（P37：4章6）】</p> <p>交通予算の歳出過多を悪く捉えるのではなく、クロスセクター効果を踏まえて、これからも柏崎市で暮らしてもらうための住民サービスとしての必要予算として考えてほしい。もっと住民サービスという観点から交通予算に注力してもいいのではないか。新交通システムの導入により、既存のバスの減便が予想されるが、軸となる路線については毎日運行を維持してほしい。</p> | <p>地域公共交通の再編においては、利用実態だけで判断するのではなく、対象路線を維持することで、教育や医療、観光などの様々な分野に与えている好影響も踏まえて、複合的に考えることが必要です。新交通システムの導入に当たっても、同様の考え方にに基づき、交通事業者とともに路線の統廃合などについて協議することとしています。</p> <p>なお、通学等で大量輸送が必要となる幹線系統路線などに関しては、新交通システム導入後も、毎日運行が必要と考えております。</p> | 無 |
| 6 | R4.1.10 | <p>【休日運行の見直しについて（P47：6章2）】</p> <p>休日便がないと、免許を持っていない人は移動手段がタクシーしなくなってしまう。まずは、観光協会や交通事業者と連携し、休日の利用促進事業を行い、休日便の廃止の議論はそれからでもいいのではないか。</p> | <p>休日の利用者数は、平日と比べると大幅に少なく、また運転士不足であることから、利用実態に応じた運行の効率化は避けられない状況となっております。しかし、路線を維持していくためには利用者の増加が必要であることから、新規利用者を増やしていくためにも、観光協会など様々な分野と連携して、利用促進を行っていくことは重要だと考えております。</p> | 無 |
| 7 | R4.1.10 | <p>【グリーンスローモビリティの導入について（P44：6章）】</p> <p>グリーンスローモビリティの導入を検討してはどうか。市街地での導入は交通量の多さから困難だと思うが、郊外部や観光施設での導入は検討の余地があると思う。</p> | <p>グリーンスローモビリティなどの低速車両と一般車両が同じ道路レーンで走行することは、安全性の観点から課題があると考えております。また、観光エリア内での活用については、通年での必要性、費用対効果などが課題と考えております。今後も、他地域における活用事例についての情報収集を行い、研究してまいります。</p> | 無 |
| 8 | R4.1.10 | <p>【送迎について（P22：3章）】</p> <p>高校生などの通学における車での送迎は、家族にとって負担になっている面があるのではないか。朝だけでも身元がはっきりしている近所の第三者が学校や最寄りの駅まで送ってくれるような仕組みづくりを検討してほしい。</p> | <p>高校生などの通学における第三者による送迎については、安全性や継続性の観点から課題があり、その仕組みづくりは難しいと考えております。</p> <p>しかし、通学における車での送迎は、家族の負担だけでなく、学校周辺道路の混雑にも繋がることから、対応策を講じる必要があります。</p> <p>本計画では、高校生の通学における利用促進策を盛り込んでおり、まずは、この施策の実施により、車送迎から公共交通利用へのシフトを促していきたいと考えております。</p> | 無 |
| 9 | R4.1.10 | <p>【高速バスの利用促進について（P29：3章1（8））】</p> <p>上越～新潟線について、通勤、レジャーで利用需要があるのか調査してほしい。また、需要があるのであれば、一部座席を予約席にしたり、一人で2席占有できるダブルシートを導入してはどうか。</p> | <p>新潟県地域公共交通活性化協議会では、高速バスなど都市間高速交通の利便性向上や確保維持に向けて、利用促進策などを協議しております。今後も同協議会の事務局である新潟県や交通事業者とともに県内高速バスの維持や利便性向上に向けて協議してまいります。</p> | 無 |