

阿賀野市地域公共交通網形成計画（案）についての 提出意見（要旨）とその意見に対する市の考え方

●募集結果

【担当課・係】 総務課 庶務係

【意見募集期間】 平成 29 年 2 月 21 日(火)から平成 29 年 3 月 13 日（月）まで

【意見提出者数】 1 人

【提出方法】 持参 1 件

【意見数内訳】 9 件

	提出意見（要旨）	意見に対する市の考え方
1	<p><ドア to ドアの公共交通機関を></p> <p>人の移動は、公共交通機関を使用してドア to ドアが理想的なものと思います。市の交通体系は市営バスを導入していますが、利用者実態にあっていないのが実情ではないでしょうか。</p>	<p>公共交通の運行スタイルとして、決まった経路を決まった時刻で運行する路線バス方式と、経路や時刻を決めず利用者の需要に応じて自宅から目的地までドア to ドアで運行するデマンド方式がありますが（P98 参照）、いずれの方式が適しているかは、地域の状況によって異なります。</p> <p>阿賀野市の場合、ご指摘のとおり路線バス方式の市営バスの利用者数が減少していることもあり、今後、デマンド運行への転換も含め効率的な運行の実施について検討を行うこととしています（P97 の②参照）。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>
2	<p><市営バス時刻設定></p> <p>市役所職員が通勤に市営バスを利用していない（できる時間設定でない）。利用者が使いたくなる実態を反映した時刻設定をお願いします。市民病院職員（日勤者）も相当数いると思います。</p>	<p>市営バスは、主に高齢者や学生などの交通手段がない人を対象とし、これらの利用者の目的に合わせて運行経路・時刻を設定しているため、一部の路線を除き通勤に適さない時刻設定となってしまうことについてご理解をお願いします。</p> <p>しかし、ご指摘のとおり路線を維持するためには、一定の利用者数を維持することも重要ですので、通勤に利用可能な路線については、職員の利用を促します。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>

3	<p><P9 高齢者の事故></p> <p>高齢者運転免許証自主返納支援制度の支援内容で制限されているものを撤廃すること。人が動けば経済効果が発生する。</p>	<p>支援内容の拡充を検討することとしています (P103)。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>
4	<p><P29 市営バスの乗車人員></p> <p>市営バスの人員推移は、H22、23 頃がピークになっているが、どう判断して今後の展望に活かしているのか疑問を感じる。</p>	<p>利用者数の減少については、人口減少やマイカーの普及などが要因であると分析しています。</p> <p>今後の展望については、1 の考え方と同様です。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>
5	<p><P36 市営バスの JR への接続></p> <p>JR 通勤・通学利用者の駅までの時間設定になっていない（天候不良時は駅までの送迎車で大混乱、スムーズな通行が出来ない）。（適切な時刻設定をすれば）家庭も助かる。また、折角、水原駅の駐車場を整備したのであれば活用すること。</p>	<p>現在、朝の通勤通学時間帯における市営バスの JR への接続は、水原駅午前 7 時 59 分発新発田行きのみに対応となっています（分田線・五頭温泉郷線・前山線・駒林線。折居大日線は神山駅での接続）。</p> <p>そのため、今後、新潟（新津）方面への列車に接続する便の検討を行うこととしています (P97 の①参照)。</p> <p>また、水原駅駐車場のスムーズな通行および活用に関しては、案内（誘導）サイン等の見直しを行い、利用環境の改善を行うこととしています (P101 の②参照)。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>
6	<p><スクールバスの一般利用></p> <p>スクールバスを通勤・通学者にも解放し、公共交通機関のターミナルまでの便宜を図ったらどうか検討をお願いします。</p>	<p>既に市営バスとスクールバスの乗合を実施しています（市営バスに児童・生徒が乗合する形態。P20 参照）。</p> <p>今後も市営バスとスクールバスの乗合による効率的な運行に努めます。</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>
7	<p><JR の利便性の向上></p> <p>P10 市外の流動を見ても、圧倒的に新潟市への流動が多いことが明らかです。P51 の目的地別交通手段で圧倒的に多いのがマイカー移動です。公共交通機関が地方では活用されていないのが実態です。私は JR を利用して新潟市へ十数年通勤していましたが、そこで感じたことは、新津駅で必ず乗り換えをしなければならな</p>	<p>通学時間帯の JR 羽越本線の増便や新潟駅への直通便の運行による利便性の向上を関係機関に要望することとしています (P94 参照)。</p> <p>また、新潟市への移動については、乗り換えず移動できる路線バスも運行されていますので、市民の皆さまに合わせて PR を実施していきたいと考えています。(P102 の①参照)</p> <p>【計画内容の変更なし】</p>

	<p>い、時間帯によっては 20 分以上待たなければならぬという不便が多々あることです。このような実態では利用者は使いたくても使わない状況ではないでしょうか。他の路線の利用者この不便を実感できないと思います。列車本数は最低 1 時間に 1 本必要と思います。もっと利用しやすいように JR に働きかける必要があると思います。</p>	
8	<p><鉄道の運行状況・利用状況></p> <p>① 水原駅の乗車人員の推移は、少子化問題の反映ではないでしょうか。運行時間帯に関し、水原駅を基準とした場合、新発田方面の 7 時台は 1 本であり、利用者（特に高校生）からすれば、2 本あれば便利です。</p> <p>② P23、P35 で 7 時台の新発田方面が 2 本になっているが、誤りではないか。</p>	<p>① 7 と同様</p> <p style="text-align: right;">【計画内容の変更なし】</p> <p>② 新津駅午前 6 時 49 分発～水原駅午前 7 時 02 分着と新津駅午前 7 時 48 分発～水原駅午前 7 時 59 分～新発田駅午前 8 時 16 分着で 2 本としています（新津方面も同様に、水原駅午前 7 時 07 分発～新津駅午前 7 時 20 分着と新発田駅午前 7 時 02 分発～水原駅午前 7 時 19 分～新津駅午前 7 時 31 分着で 2 本としています）。</p> <p>誤解を招きやすいため、「7 時台の新津方面・新発田方面各 2 本のうちの各 1 本は、新津方面が水原駅～新津駅間、新発田方面が新津駅～水原駅間の運行である」旨の注意書きを追加します。</p>
9	<p><P91 以降 今後の計画体系></p> <p>今後の公共交通をどうするのかということは、市にとって大変大きな課題であると思います。独自にすぐ実行出来るものは、市バス・スクールバスの運行管理だと思いますので、利用者目線に立った、実態にあった体系を策定できるよう期待します。</p>	<p>ご指摘のとおり今後の公共交通をどうするのかということは、大きな課題であり、本計画（案）において、基本の方針および目標像を記載しました（P91 参照）。</p> <p>実施する施策についても、緊急性、実現性、短期実施可能性の 3 つの観点から優先度を決め、市営バス路線の改善について優先的に実施することとしています（P106 参照）。</p> <p>また、具体的数値に基づく評価指標と目標値を定め（P110 参照）、計画の進行管理については PDCA サイクルを用いて、適宜計画の見直し、改善を行っていくこととしています（P109 参照）。</p> <p style="text-align: right;">【計画内容の変更なし】</p>

※提出意見（要旨）は、趣旨を変えない範囲内で、一部表現を改めている箇所があります。