

村上市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果について

【提出された意見の集計結果】

案件の名称	村上市地域公共交通計画	
意見提出期間	令和3年2月2日 ～ 令和3年2月22日 （21日間）	
意見の提出者数	4人	
意見の提出件数	21件	
意見の受付状況	持参	人
	郵送	人
	ファクシミリ	人
	電子メール	4人

【意見の概要とそれに対する市の考え方（案）】

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 荒川地区に胎内市のようなデマンドタクシーをモデルとして計画を立てて実行してほしい。荒川地区は胎内市と同様な地理的条件であるため。 胎内市の「のれんす号」と同様のデマンドタクシーを運行してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 荒川地区ではデマンド型のりあいタクシーを運行しています。『胎内市の「のれんす号」と同様』の詳細は分かりませんが、施策2 のりあいタクシーの利用促進の取り組みにおいて、運行頻度や、運賃の検討を行います。
2	<ul style="list-style-type: none"> 村上総合病院前にバス停留所を設置して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 村上総合病院前には、バス停留所を設置しております。悪天候のときは病院内の待合所をご利用ください。
3	<ul style="list-style-type: none"> 新潟交通観光バスは中古車でなく新しいバスを運行して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 施策5 利用しやすい車両の導入において検討を行います。
4	<ul style="list-style-type: none"> 自宅（近く）から乗れる「乗りあいタクシー」がいつでも（当日予約）利用できるようになると良い。 	<ul style="list-style-type: none"> のりあいタクシーは、予約の確定後に交通事業者が運行経路を考え、配車を行っており、効率的な経路選択をするために、前日までの予約としています。今後、施策2 のりあいタクシーの利用促進を進めていく中で、関係機関と協議を進めて参ります。
5	<ul style="list-style-type: none"> 10年以上前に苦勞して合併したが、合併の反対論は「周辺部が置いて行かれる。」だった。その通りになったと言われぬように頑張りたいと行政に望みたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
6	<ul style="list-style-type: none"> 村上市のそれぞれの分野で課題は多いと思う。公共交通の面だけでなくいろいろなニーズに合わせて総合的に考える必要があると思う。福祉課や介護高齢課、交通担当課、企画担当課など市役所全体で考えることが重要。 	<ul style="list-style-type: none"> 関連部署と連携して、課題解決に向けて今後も取り組んでいきます。
7	<ul style="list-style-type: none"> 行政と市民の考えが大きくかけ離れていると思う。（理由として）市の考え方は路線バスや循環バスを基本として考えているように思う。市民の多くはバスでなくデマンドタクシー的な交通手段を考えていると思う。現在、運行されている「のりあいタクシー」は病院や大きな商業施設への運行なので交通手段としては利用しにくいと思う。※新潟交通観光に年間1億円以上補助しているのであれば、これをカットしデマンドタクシーの運行が最適だと思う。どこから乗っても500円くらいで行くことができるよう考えてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは令和元年度には約12万人の利用者があり、特に郊外部における高校生の通学や高齢者の通院に必要な交通手段であると考えています。そのため、本計画では、施策1 バス路線の維持により、路線バスとのりあいタクシーの役割分担を明確化し、効率的な公共交通網を形成するとともに、利用促進を図っていきたくと考えています。

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
8	<ul style="list-style-type: none"> ・村上市民ふれあいセンターは市街地から離れており催し物があっても行く足がない。ぜひ巡回バスを運行してもらいたい。 ・岩船地区は路線バスが通っていることで「のりあいタクシー」がない。病院に通う高齢者が多いが町の中通りや浜通りの家はバス停まで行くのが大変であり、しかもバスは1日3便くらいしかない。「のりあいタクシー」を運行できないか考えてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・のりあいタクシーの運行については、施策2 のりあいタクシーの利用促進の取り組みにおいて検討します。
9	<ul style="list-style-type: none"> ・市からかなりの税金が使われているので、それが市民に有意義に還元してもらえらるシステムにして欲しいと思う。今は有効に使われていないように感じられた。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
10	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の赤字が前面でなく「市民生活と社会生活」を守っているという考え方が大事だと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
11	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を考える場合、免許返納の高齢者や通学者のことを考えるのは当然ですが、もっと幅広く利用者を増やす方向が大切だと思います。自家用車の人の場合でも「駐車場がない」「お酒を飲む予定」など、公共交通を必要とする場合があります。幅広い利用を増やすためには、安価（300円程度）で自分の行きたい所で降りることができるといことが絶対に必要になります。案件のように、一日2～3往復の既存の路線バスありきの考え方では市民の要望に添えないと思います。胎内市のようなデマンドタクシーを村上に取り入れるにはどういう方法があるのか、ぜひ、知恵を絞ってください。「村上市ではデマンドはできない」と簡単に切り捨てないでほしいと思います。 ・また、村上市は広域合併のため、村上市全域を一律に考えたら作りようがないと思います。旧荒川地区などは胎内市と類似したタクシー会社もあるので、デマンドタクシーが可能だと思います。旧朝日、山北、神林などは、白タクも含めた市民参加型などの工夫が必要だと思います。地域の特徴にあった柔軟な考えかたをして、市の援助金の有効活用を考えてほしいと切に願います 	<ul style="list-style-type: none"> ・荒川・神林地区でもデマンド型のりあいタクシーを運行しており、自宅の前や、病院、商業施設、鉄道駅などの主要な施設で乗降できます。 ・タクシー会社が廃業になった山北地区において、施策4 山北地区における公共交通の確保の取り組みの中で、自家用有償旅客運送等の導入を検討するなど、各地域の特性にあった公共交通の検討を進めて参ります。
12	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者を増やすために、自家用車の人も利用できる便をつくる（金曜日の夜など21時ごろまでの予約制の便、街中に行く便）。どちらもデマンドタクシーでないとなし難しいと思うが。 ・観光客用に「いなほ」到着の時間に合わせ、観光地巡りバスを運行する。乗り降り自由で一律500円などにする。 ・ふれあいセンターという素晴らしい施設があるので、年4回くらいでも演奏会や演劇、映画上映などを催し、予約制で全域から、スクールバス（土日は空いてる）を利用して参加したい人を送迎する。 ・沖縄県那覇市で「わったー（私達）バス党」などのキャンペーンを芸人を使ってテレビなどで流していた。公共交通利用の意義（環境問題も）や利用方法の宣伝や改善を心から望みます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する取り組みについては、行政の関連部署と連携して推進して参ります。

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
13	<ul style="list-style-type: none"> ・本市が運営している交通弱者対策として、各種のりあいタクシー事業、市内循環バス事業等がありますが、これらのサービスを利用する市民の立場からすると、その不公平感を受忍の限度を超えたもので受け入れ難いものがあります。 ・本事業の原資は、市の予算が全てであり、市民の財産で賄われているサービスが居住する地域によって差が生じるという理屈が理解できないのです。 ・本市において、市街中心部から離れるに従って市税が逓減するという制度でもあれば、この疑問は根拠を失うものですが、そのような制度が有ることは承知していません。 ・現行制度を維持するにあたって、実施側の理由の一部（バス路線との競合）については承知していますが、それは実施側がクリアーする問題であって、不公平を押し付けられる市民が負担する問題ではないということを強く申し上げます。 ・交通弱者対策について、よりよい施策に向けて日々心を砕かれていることには敬意を表するものですが、市民の不利益が一日でも早く解消されることを希望して、私の考えと致します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・限られた資源の中で運行しております。そのため、人口の少ない地区の運行頻度と、人口の多い地区の運行頻度を同じにすることはできないと考えています。 ・市で運行するコミュニティバスやのりあいタクシーについては、交通事業者による運行を補完するものであり、運賃については、運賃負担平等の観点から交通事業者と同様にあるべきと考えます。
14	<ul style="list-style-type: none"> ・計画策定に当たり、関係する委員諸氏には、住民の暮らしに、より即した計画の策定となるようお願いいたします。 ・これらの計画の策定と評価に当たり、担当する係が、自治振興課の公共交通係となっている現状のようです。交通は、観光ドライブは別としても、そもそも交通は、あくまでも、目的の遂行のために手段であり派生するサービスの面があります。そう考える時に、交通の在り方を検討するには、少子高齢社会、過疎、教育環境の変化、観光や地場産業振興等の経済振興、地球温暖化対策、等々の課題解決との関係を考慮して行う事が有意義だと考えます。そのためには、担当係が、単独で検討するよりも、庁内の医療保健福祉・観光・農林水産業や鉱工業、製造業などの担当部署・教育委員会・生涯学習や社会教育関係部署・環境担当部署等、との協議や、連絡の場を造るとか、公共交通を主軸とした、移動保障の検討プロジェクトの様な組織を作り、幅広い調査分析結果を持ち寄り照合して、改善策の検討をすることが必要だと考えます。ビジネスでも異業種交流が功を奏することは多いものです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関する取り組みについては、行政の関連部署と連携して推進して参ります。
15	<ul style="list-style-type: none"> ・地球環境温暖化対策としても、乗合システムの検討は、必要だと考えます。しかし、高齢や疾病・障がいによる不自由さの在る人、育児担当者等は、荷物や付き添い等の負荷が、軽減できるようなドア・ツー・ドアのシステムの乗り物が適していると考えます。加えて、荷物介助や介護付のサービスがある手段ならば、ニードの充足がさらに高まり今後は利用が増えると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
16	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーの試験運行追加について。先般、市の出前講座で、公共交通の事を学びました。その際、胎内市の「のれんす号」という移動支援施策の内容を知りました。利便性が有る施策だと思いました。その講座でも、このシステムを、本市でも、モデル地区を設けて試行してほしいという意見が出されていましたが。私もそう思います。胎内市と、土地利用の規模が異なるとはいえ、地域によっては、可能な運行システムではないかと思えます。胎内市を参考にして、荒川地区や、神林地区などで試験運行してみてもどうかと思えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・荒川地区や神林地区においても、のりあいタクシーを運行しています。「利便性」については、施策 2 のりあいタクシーの利用促進の取り組みにおいて検討を行います。
17	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーの増便と、巡回バスの増便を希望。 ・地球温暖化が問題化した 30 年以上前から、なるべく自家用車の使用を減らし、公共交通機関を利用するように心がけて来ています。しかし、路線バスと鉄道はこの地域では、まだまだ、不便です。しかし、高齢者や観光者は、徒歩や時間にゆとりのある移動を選好する場合も増えていくだろうと思っています。そういう観点と、H23 年度以降取り組んできたデマンド型交通の利用者は人口減少しているにも拘らず、維持・微増している傾向なので、この巡回先をさらにニーズに沿うように、工夫することは継続してほしいです。殊に、公共的な施設や、公共施設（諸学校・保育施設含む）、商業施設、旧市町単位の商店街や市場、工業団地、駅舎、バス停、観光施設、港湾等に経由する運行を設定していく方向性を検討してほしいです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型乗合タクシーの運行については、施策 2 のりあいタクシーの利用促進の取り組みにおいて検討します。

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
18	<ul style="list-style-type: none"> ・営業運転の運転手の確保について。タクシー運転手や、バス運転手は、地元の住民が多いと想定しますが、いかがでしょうか。夜勤等もあり、不規則勤務になりがちな職務でしょうから、近在に居住することが都合よいと思います。地方へのIターンやUターン等の候補職業として、公共交通の運転業務を担う人材の育成への支援策を検討することも、中長期的には、計画的に取り組む必要があると考えます。 ・都市部での就労困難者が増えている中、地方には、空き家対策的にも移住者を求める動きが始動しています。公共交通の事業者への公費負担の優先度をどう位置づけるのか、公共交通を通して地域の何を快適化するつもりなのかを十分に検討していく必要があると思っています。現状の運転手がどのような年齢構成なのか、今後の就労可能な期間はどのくらいで、どの位の人材が確保可能なのか。こうしたデータも必要になるでしょう。 ・なり手が、高齢者増加に伴い減少していくのは必然です。その面からは、安全運行には、若手の方の育成や雇用の助成も伴わないと、事業を有償福祉運送にしようとも、リスクの高い事業になると思います。せめて、退職間もないタクシー運転手の一時的な移住でも佳いので、関係人口としても公募するような事も検討してみたらどうかと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
19	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が増え、広範囲の生活圏を余儀なくされている村上市なので、移動しないと参加出来ない暮らしの要素は何か、そのための多様な選択肢の在る移動手段を創るためには、どうしたら良いのか？そう云う事を検討していく計画を求めます。 ・法定協議会の制約があるのですが、自治体として主体的な協議会も併設して、法定協議会に掛けるべきことと、自由に自治体の特性に応じて協議できる機会を作ることも、提案したいです。 ・交通はある目的のための手段であるのですから、その目的が他の手段で達成できるのならば其れでも佳いと考えますので。 ・なお、自町内で、2007年頃アンケート調査した際の結果からも、活動性の高い高齢者は、玄関前の除雪が出来る条件設備が有り、自家用車や、タクシー利用でドア・ツー・ドアの移動をしている方々でした。その方々も既に自家用車運転はなくなっていきます。当時、市長さん宛てに、公共性と交通に関する小論をお届けしましたが、その際のご返事には、やはり路線バスの維持が謳われていました。この10年以上の経過を以っても、改善しない路線バスの利用者数の低迷状況に、億単位の経費を費やす事には、やはり疑問を抱きます。 ・路線バスを廃止すると、再度認可されないと云う事を、担当者から聞いたことが有ります。そうした不自由を解消するのが政治力ではないでしょうか。政府への政治的要請として、法的整備を検討して頂くことも期待したいです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。

No	意見（原文のまま掲載）	意見に対する市の考え方
20	<ul style="list-style-type: none"> ・有償自家用車運送の試行について。山北地区で、谷単位か旧町内時の地区単位で、有償自家用車運送を、試験的に実施することを提案します。その際、協議会で地元の委員からの提案があったように、運行管理や受付業務などは、地元のタクシー事業者によることとして。地元からの提案が出ているようなので、こうした地域柄を配慮できる住民による検討環境を創ることならば、市が支援できるのではないかと考えます。 ・集落内のコミュニティの親密性が残る地域ではないでしょうか。そういう地域は、こうした住民間の共助の仕組みで、会員制にでもして、有償自家用車運送を試行することが出来るのではないのでしょうか。 ・運営の支援を事業者と調整という形で、近隣市町村の事業者との調整役を果たすことならば、自治体でも可能ではないかと思うのですが如何でしょうか。自由な経済活動を妨害することにならないかと思うのですが。採算の取れない地域であるからこそ、地元に残る事業者にとっても、市場として確保したいでしょうから。地元の既存事業者から協力事業者を公募する等で、取り組めないでしょうか。もしかすると、市外からの事業者が応募してくるかもしれませんが、現況からは、おそらく地元の既存事業者だけだと思いますが。 ・運営主体は、市直営というよりは、地元まちづくり協議会等で検討してもらい、都岐沙羅パートナーズセンター等と相談して、NPO 法人化の動きを誘発出来ないか検討することが出来ないでしょうか。この計画には、具体的には提示できずとも有償自家用車運送を支援する仕組みを検討するという計画ならば載せられるのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・施策4 山北地区における公共交通の確保において、自家用有償旅客運送やタクシー事業者による営業の可能性等、幅広く検討し、地域に合った持続可能な公共交通の確保に取り組みます。
21	<ul style="list-style-type: none"> ・もっと広い視点からの生活交通の見直しに期待しています。公共交通は、居宅内から一歩出た、歩道などの市道から始まります。この点が、視点として不足していると感じています。H20年代迄は交通の専門家の中でもこのような考え方に無関心な方も多かったようです。公共交通と云うと直ぐバスだ、鉄道だ、船舶だと機関を浮かべるのですが、歩道の在り方や、自転車やベビーカー、シニアカー、電動車椅子、人力車両の輸送車等も含めて、公共交通の一部として、認識しておく必要があると考えます。国の施策の下でしか、発想しないのではなく、広く暮らしに活かせる移動手段はどのような形があるかを考えることが求められると思います。 ・通院や買い物も、時には、移動しなくても、訪問や近くに往来してくれるならば、それで目的が達成できるのです。通信販売が売れ行き良いのも願います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。