

【意見の概要とそれに対する市の考え方】

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	荒川地区で、胎内市の「のれんす号」のようなデマンドタクシーを運営できないか。	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、本計画中の「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	村上総合病院前にバス停留所を設置してほしい。	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	新潟交通観光バスは、中古車でなく新しい車両で運行してほしい。	本計画中の「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	のりあいタクシーを当日予約できるようにしてほしい。	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、本計画中の「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	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ないうに頑張つて欲しいと行政に望みたい。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
6	公共交通だけでなく、福祉課、介護高齢課、交通担当課、企画担当課など、市役所全体で総合的に考える必要がある。	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	市は、バスを基本として考えているようだが、市民の多くはデマンドタクシー的な交通手段を考えていると思う。バスへの補助を減らし、デマンドタクシーでどこから乗っても500円くらいで行くことができるようにしてほしい。	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、本計画中の「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いと考えています。
8	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つても行く足がない。ぜひ巡回バスを回していただきたい。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
9	岩船地区は、路線バスがあるため乗合タクシーがない。病院に通う高齢者が多くバス停まで行くのが大変なため、乗合タクシーを運行することはできないか。	のりあいタクシーの運行については、本計画中の「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。
10	市からかなりの税金が使われているので、市民に有意義に還元されるシステムにしてほしい。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
11	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。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
12	公共交通を考えると、利用者を増やすことが大切と思う。幅広い利用者を増やすために、安価（300円）程度で行きたい場所で降りられることが絶対必要。胎内市のようなデマンドタクシーを取り入れることはできないか。村上市は広く、全域を一律に考えるのではなく、荒川地域はデマンドタクシー、朝日や山北、神林地域では市民参加型タクシー事業など、地域の特徴に合わせた考え方をしていただきたい。	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。また、タクシー会社が廃業になった山北地区において、本計画中の「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。
13	利用者を増やすために以下のことを提案します。 ・自家用車の人が利用する時間帯（夜など）のデマンドタクシーを運行する。 ・「いなほ」到着の時間に合わせ、観光地巡りバスを運行する。 ・ふれあいセンターでの催しに合わせて、スクールバス車両で送迎をする。 ・公共交通利用の意義（環境問題など）や利用方法の周知をする。	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。
14	村上市が運営している各種公共交通事業のサービスを利用する市民の立場からすると、その不公平感がある。市の事業の原資は市の予算（市民の財産）で賄われており、住む地域によってサービスに差が生じる不公平は受け入れがたい。仮に市の中心部から離れるにしたがって減速する制度があればわかるが、そのような制度はないと思う。バス路線の維持など、現行制度の維持のため、不公平な状態を市民に押し付けるのは問題と考える。市民の不利益が一日でも解消されることを願っている。	限られた予算の中で運行しております。そのため、利用の少ない地区の運行頻度と、利用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。
15	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。	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	意見の概要	意見に対する市の考え方
16	高齢者や障がい者、子連れの人などは、ドア・ツー・ドアの公共交通が適している。荷物介助や介護サービスがあると、利用が増えると思う。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
17	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します。 巡回先がニーズに沿うように、公共施設、商業施設、商店街、工業団地、駅舎、バス停、観光施設、港湾等を経由してほしい。	デマンド型乗合タクシーの運行については、本計画中の「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。
18	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、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。 運転手のなり手が、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、関係人口としてで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。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
19	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すから、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。 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しなくなっています。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。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。
20	山北地区で、自家用有償旅客運送を試験的に導入していただきたい。 集落内のコミュニティの親密性が残る地域なら、住民間の共助の仕組みで、会員制にする。運行管理や受付業務などは地元のタクシー事業者が担い、運営主体は地元まちづくり協議会等で検討して、都岐沙羅パートナーズセンター等と相談しながら NPO 法人化の動きを誘発出来ないか検討してはいかがでしょうか。 この計画に、具体的には提示できなくても、自家用有償旅客運送を支援する仕組みを検討するという内容なら載せられるのではないかと。	本計画中の「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。

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
21	• 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ういう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頷けます。	今後の取り組みにおいて参考にさせていただきます。