

「長浜市地域公共交通計画」案に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方
1	67	<p>●鉄道 「市民の比較的長距離の移動や市外の来訪者の広域的な移動を、定時性・速達性をもって連絡する役割を担います。基幹交通軸であり、市の骨格を形成しているため、広域ネットワークとして位置づけます。」と記載されていますが具体的にどのように広域ネットワークとして維持・推進されるのか市民にわかりやすく記載いただけないでしょうか</p>	<p>67頁の「表 各運行サービスの役割」に基本的な運行サービスごとの位置づけを示しており、鉄道を広域ネットワークとして位置づけています。この広域ネットワークについては、68頁において具体的な役割やサービス水準の考え方を示しており、概ね30分～1時間に1本程度の頻度で輸送し、定時制・速達性を確保することを記載しているため、原案のとおりとします。</p>
2	67	<p>●コミュニティバス 「住宅地から鉄道駅へのアクセス、病院や商業施設等の主要施設へのアクセスなど近距離～中距離を連絡する役割を担います。長浜市と近隣市、又は市内の南部拠点と北部拠点の間を結ぶ路線を都市間ネットワークとして、概ね合併前の旧市町を範囲とする路線をコミュニティネットワークとして位置づけます。コミュニティバスは、人口密度が比較的高く開けた地形の地域、又は細長い地形で主要道路沿いに住宅が立ち並ぶ地域に導入します。」と記載されていますが具体的にどのように広域ネットワークとして維持・推進されるのか市民にわかりやすく記載いただけないでしょうか</p>	<p>67頁の「表 各運行サービスの役割」に基本的な運行サービスごとの位置づけを示しており、長浜市と近隣市、又は市内の南部拠点と北部拠点の間を結ぶ路線を都市間ネットワークとして、概ね合併前の旧市町を範囲とする路線をコミュニティネットワークとして位置づけています。この都市間ネットワーク及びコミュニティネットワークについては、68頁において具体的な役割やサービス水準の考え方を示しています。都市間ネットワークでは概ね30分から1時間に1本程度の頻度で運行し、定時制・乗継ぎ利便性を確保するとしています。また、コミュニティネットワークでは概ね30分～1時間に1本程度の頻度で運行し、日常生活において必要な移動手段を確保すると記載しているため、原案のとおりとします。</p>
3	71	<p>●利用者数 鉄道 6,915 [人/日] (R3) 8,700 [人/日] (R8) との目標を示しておられますが、市内9駅ごとに記載して、市民にさらなる利用を呼び掛けていただけないでしょうか</p>	<p>引用元である長浜市総合計画における利用者数の数値が、市内9駅すべての1日あたりの利用者数となっているため、原案のとおりとします。 なお、市民の方に鉄道を利用していただくことについては、鉄道のダイヤの維持・向上には重要であることから、施策1-①駅を核としたまちづくりの推進、施策1-②鉄道駅関連施設の機能充実、施策3-②利便性の向上に向けた路線の再編やダイヤの改正、施策4-①地域公共交通の情報の充実等を推進する中で更なる利用につながるよう、効果的な取組に努めていきます。</p>
4	73	<p>1-① 駅を核としたまちづくりの推進 新規 1-② 鉄道駅関連施設の機能充実 新規 この新規施策の具体的な整備や推進方法を詳しく目標と並列して記載説明いただけないでしょうか</p>	<p>具体的な取組内容やスケジュールにつきましては、評価指標と共に74頁に記載しているため、原案のとおりとします。 具体的には、施策1-①駅を核としたまちづくりの推進においては、田村駅東駐車場や駅前広場等の整備を行うこと、また、施策1-②鉄道駅関連施設の機能充実においては、駅周辺の駐車場・駐輪場整備や駅関連施設のLED化、トイレの洋式化などを行うことを本計画に記載しています。</p>
5	78	<p>3-① 地域の特性や利用実態に応じた地域公共交通の運行形態の見直しについて 3-② 利便性の向上に向けた路線の再編やダイヤの改正 3-③ 貨客混載への取組に向けた調査・研究  このように当該見直し内容を記載いただけていますが、実際にどのように実行するのが写真や例を登用していただきたい。また、市民への情報提供をどのようにされるのか記載いただけないでしょうか</p>	<p>施策の取組内容については、79頁に取組のイメージが分かるよう写真やイラストで説明していることから、原案のとおりとします。 また、市民への情報提供は、HPや広報等の多様な手段を使って広く周知することとしていますが、それぞれ施策によってエリアや対象が異なることから、それぞれの取組内容に応じて個別に周知するなど、柔軟に対応していきます。</p>

「長浜市地域公共交通計画」案に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方
6	86	<p>A-② 観光MaaSの実装 目的地までの二次交通を案内する観光 MaaS を導入し、効率的な運用を図ります。</p> <p>このように記載されていますが、具体的な導入時期や目標、導入案など詳しく記載することが、観光やイベントへの効果が図れると思います。導入案を示していただけませんか</p>	<p>観光と交通の情報を一元化・集約し、観光客のニーズに応じた旬の観光情報や体験・アクティビティ等の情報を提供するとともに、ルート検索から予約、決済まで行うことのできる観光MaaSシステムの構築を令和6年3月から開始します。目標としては、それぞれ2025年度末において、WEBポータルの利用者数が120,000人、独自コンテンツや各種企画の件数が16件、利用者満足度が85%としています。</p>
7	86	<p>A-③ 北陸新幹線の敦賀延伸を活かした観光誘客 近隣自治体と連携し、鉄道駅を活用したプロモーションを実施し、新たな来訪者の獲得を図ります。</p> <p>このように記載されていますが、北陸新幹線敦賀駅から米原駅までのJR新幹線ライナーを長浜駅を核として、整備要望を強く求める市としての方針や意欲を明確にしてください。</p> <p>昔は、JR東海が長浜駅まで来ていた歴史からもっと強い意識をもってこうした願いを長浜市地域公共交通計画でも明確に市要望活動とする記載も必要でこうした願いがJRを動かす原動力となると思います。もっと力強い計画としていただけませんか</p>	<p>北陸新幹線開業後のダイヤ等については、1月22日現在まだ具体的に示されておらず、在来線がどのような運行状況になるのか分からない状況のため、計画については原案のとおりとします。</p> <p>ただし、北陸新幹線敦賀駅開業後、敦賀駅まで訪れた観光客等を長浜市まで呼び込むことについては非常に大切だと考えていますので、人の賑わいや人の流れをしっかりと捉え、観光誘客の取組や官民連携による鉄道利用促進に取り組んでいきます。</p>
8		<p>■市民と行政の協働のまちづくりについて 市総合計画には、「目指すまちの姿が」、地域力を発揮するまちづくり方針である市民自治基本条例には、「市民と行政の協働のまちづくり」を掲げている。その内容をなぜ基本理念として記載していただけないでしょうか</p>	<p>本計画の基本理念につきましては、長浜市総合計画の考え方を踏まえて、長浜で暮らし続けたい、長浜で暮らして良かったと思えるまちの実現に向け、市民一人ひとりが活力をもち、安心して生活ができる地域公共交通の実現をめざすこととして作成しています。また、市民と行政の協働につきましては、88頁に関係主体が役割分担しつつ連携して取り組むことを記載していることから、原案のままとします。</p>
9		<p>■本市の健康都市宣言について 「歩く」ことの推進することなど市民総参加で取り組む姿勢を推進することを、大切にしたい考え方として挙げていただけないでしょうか</p>	<p>地域公共交通の利用により外出機会が増加することが市民の健康増進にもつながる視点は大事であることから、ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。</p> <p>基本方針2 安全・安心で持続可能な地域公共交通サービスの提供 地域公共交通は市民の日常生活における移動手段として重要な役割を担うとともに、<u>地域公共交通の利用により外出機会が増加し、市民の健康増進にもつながることから、市民が安全で安心して暮らせるよう、将来にわたって地域公共交通を維持・確保します。</u></p>

「長浜市地域公共交通計画」案に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方
10		<p>■持続可能な地域公共交通の再編について                      地域特性に対応した公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直し・改善を図ることなどの記載していただけないでしょうか                      例えば                      本市の地域公共交通を取り巻く環境が厳しくなる中、地域公共交通サービスの維持・活性化に向けては、市民の移動を支えるサービスに対する多様な手法や担い手の確保が重要と捉え、地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成を目指すことなど                      ・乗務員不足に関する対応や支援、利用増加に関する提案                      ・地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成</p>	<p>地域特性に対応した公共交通サービスの運行形態・仕組みの見直しについては、78頁に施策3地域の特性に応じた運行方法の見直しにおいて、地域によって異なる環境や特性を考慮して最適な運行形態を見直すとともに、より利用しやすい地域公共交通の運行改善を図ることについて、具体的な取組内容と共に記載しています。また、乗務員不足に関する対応や支援については、施策6-④事業者間連携による運転士の確保・育成に、利用者増加に関する提案については、施策4-③利用促進につながるような割引制度の検討に、地域住民・交通事業者・行政が一体となった移動サービスの育成については、88頁に関係主体の連携・協働による推進について記載しているため、原案のとおりとします。</p>
11		<p>■上位計画や関連計画の整合性について                      総合振興計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、地域福祉計画、ゴールドプランなどと整合しておりますと何時も本市の国土利用計画や総合計画のパブコメでは、回答されていますが、本計画の位置づけや望ましい公共交通のあり方を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。計画の基本方針等については、国が示す方針や上位計画を踏まえ、関連計画との整合をどのように具体的に上位計画と整合を図っておられるのか市民に明らかにしていただけないでしょうか</p>	<p>上位計画及び関連計画については、第4章でそれぞれの計画における地域公共交通に関する方向性を整理しており、それを踏まえて本計画の基本理念や基本方針を定めています。例えば、長浜市総合計画の目標数値は本計画においても引用したり、関連計画に掲げる施策の一部については、86頁の他分野において実施する施策に整理しています。一方で、本計画の基本方針や各施策については、その一部を各個別計画にも反映するなどして、双方向で計画の連携や整合を図っているところです。</p>
12		<p>■日常生活圏域の状況                      本市では、見守りや生活支援の体制づくりの観点とサービス基盤の状態を踏まえ、高齢者が住み慣れた地域で、介護・医療等の社会サービス拠点や事業が効果的に展開され、重層的につながりあう姿を念頭に置き、これらが有効に機能するよう、行政や介護サービス事業者が基盤の整備や活動を展開する区域として市域全体に10の日常生活圏域を設定しています。                      ①南長浜 日常生活圏域 ②神照郷里 日常生活圏域 ③浅井 日常生活圏域                      ④びわ 日常生活圏域 ⑤虎姫 日常生活圏域 ⑥湖北 日常生活圏域                      ⑦高月 日常生活圏域 ⑧木之本 日常生活圏域 ⑨余呉 日常生活圏域                      ⑩西浅井 日常生活圏域                      こうした、圏域ごとの生活圏をどう課題を整理し交通計画に織り込んでいるのかわかりやすく記載していただけないでしょうか</p>	<p>ご意見にあります日常生活圏域は、高齢者が住み慣れた地域で日常生活を継続することができるようにするため、市内を日常生活の圏域に分け、その圏域ごとに地域の基盤整備を進めていくこととする介護保険事業計画における区域であり、本市においてもゴールドプランながはま21において設定されています。こうした圏域ごとに施策を考えていくことも必要ですが、一方で、地域公共交通は、各圏域をまたがった運行もしていることから、広域的な視点も踏まえて、施策を構築していく必要もあります。本計画においては、人口密度や地形、環境などの地域特性に応じて、最適な運行形態に見直すとともに、より効率的な地域公共交通をめざし運行サービスの見直しを進めていくこととし、66頁～69頁においてその考え方を示しています。ご意見は今後の施策構築の参考とし、広域的な視点と地域的な視点の両方の視点により、今後の地域公共交通の利便性や効率性の向上をめざしていきます。</p>
13		<p>■主要施設の立地状況について                      例えば、                      (1)行政関係施設、教育施設、文化・スポーツ施設への交通機関網                      (2)買物施設・多くの買物施設（スーパー、コンビニエンスストア）                      ・施設が中心市街地とその周辺に集中しているため、山間部の住民は公共交通や自家用車などで「買い出し」に出かける必要がありその対策交通網                      (3)医療施設、健康・福祉施設への交通機関網                      (4)観光施設                      点在する観光施設などに多く来訪しています。入込客数は年々増加傾向にあります                      が、それを連結する交通計画など、主要施設の立地状況について交通計画をしっかりと記載していただけないでしょうか</p>	<p>ご意見を踏まえて、主要施設の立地状況につきましては計画別冊「資料編」において、長浜市の概況として掲載することとします。なお、資料編については、3月に本計画と共にHPにおいて掲載します。</p>

「長浜市地域公共交通計画」案に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方
14		<p>■地域公共交通の課題について                      地域公共交通の課題として、上位・関連計画における公共交通に関する課題をわかりやすく記載いただけないでしょうか</p>	<p>上位・関連計画においてはそれぞれの計画に応じた視点で課題を整理し、その課題解決の施策の一つとして地域公共交通に関する取組を掲げています。このため、本計画については、上位・関連計画に掲げる地域公共交通に関する方向性と整合を図りつつ、第2章長浜市の概況・地域公共交通の現状から第5章これまでの取組の評価・検証までを踏まえて地域公共交通の課題を整理しています。</p>
15		<p>■具体的な政策ビジョンについて                      具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか                      ①多様な交通モードの連携強化                      ●広域交通拠点の整備・改善など具体的なビジョン                      JR西日本・東日本鉄道相互の乗り継ぎ利便性の向上とあわせた駅前広場の利便性向上等により、交通結節機能の強化を目指す。                      ●安定した担い手確保と育成                      人口減少・少子高齢化が一層進行する中、地域公共交通を維持していく上で欠かせないドライバー等の安定的な確保・育成に向け、運転免許取得に係る補助制度や接遇研修の実施に努める。</p>	<p>ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。</p> <p>施策1-②鉄道駅関連施設の機能充実                      鉄道駅でのパークアンドライドを目的とした駅周辺の駐車場・駐輪場整備や利便性向上等に向けたトイレの洋式化、駅関連施設のLED化などを行い、交通結節点である鉄道駅の機能を充実させます。</p> <p>施策6-④  <u>地域公共交通を維持していくうえで欠かせない運転士の確保と育成のため、運転免許取得に係る補助制度の活用をはじめ、交通事業者間で連携して取り組めるよう、協議・検討を行います。</u></p>
16		<p>■具体的な政策ビジョンについて                      具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか                      ②デジタル技術活用等による乗り継ぎ利便性の向上                      ●キャッシュレス決済サービスの導入・普及                      全国的に広く普及している交通系ICカードや、訪日外国人に向けたQRコード決済サービスの導入、ICカード利用時の各種割引制度等、乗り継ぎ利便性を高めるキャッシュレス決済の導入・普及を図る。(ICカードの利用イメージ添付)</p>	<p>ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。</p> <p>施策5-①運賃のキャッシュレス化の検討  <u>全国的に広く普及している交通系ICカードや二次元コード等の活用によるキャッシュレス決済の導入に向けた検討を進めます。</u></p>
17		<p>■具体的な政策ビジョンについて                      具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか                      ③ユニバーサルデザインの推進等による誰もが利用しやすい環境の整備                      ●ユニバーサルデザインの推進                      老朽化車両の更新に合わせたバリアフリー化車両・ユニバーサルデザインタクシーの導入や、駅舎内・乗り継ぎ経路におけるバリアフリー化の推進により、移動の支障となるバリアを取り除き、誰もがためらうことなく快適に移動できる環境を整備します。</p>	<p>ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。                      なお、バス車両のバリアフリー化については、令和5年度末においてノンステップバスが導入できる路線は全て導入しています。</p> <p>施策4-②停留所や待合環境の改善                      商業施設やコンビニとの連携やユニバーサルデザインの考え方を踏まえて待合環境の改善を図るとともに、地域主導による停留所や待合所の環境整備等に対する支援を検討します。</p>
18		<p>■具体的な政策ビジョンについて                      具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか                      ④まちなかにおける移動環境の向上                      中心市街地等における移動しやすい環境の整備移動ニーズに対応したバス路線の検討や、移動しやすい環境整備を推進するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの実現や、中心市街地の賑わいの創出など、市民や来訪者が集い、活発な交流が生まれる「まち」を目指します。</p>	<p>ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。</p> <p>施策3 地域の特性に応じた運行方法の見直し                      概要 地域によって異なる環境や特性を考慮して最適な運行形態に見直すとともに、市民の日常生活において、<u>車がなくても暮らせるまち、市民や来訪者の交流が生まれるまちとなるよう、より利用しやすい地域公共交通の運行改善を図ります。</u></p>

「長浜市地域公共交通計画」案に対して提出された意見とそれらに対する市の考え方

No.	ページ	ご意見の概要	ご意見に対する市の考え方
19		<p>■具体的な政策ビジョンについて 具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか</p> <p>⑤チケット等による公共交通を利用した外出の促進 スーパーホリデーパスの発行や環境定期券の利用促進等、公共交通をお得・便利に利用できる企画乗車券の販売により、休日の外出等において「選ばれる公共交通」を目指します。</p> <p>⑥イベント・キャンペーン等による利用促進 企画バス・列車等の運行やマイカーでは乗入できない場所でのイベント情報の発信等、沿線施設や観光地とも連携しながら効果的なPRを行うことで、公共交通利用のきっかけづくりや新たなファンの獲得につなげる。</p>	<p>ご意見を踏まえて下記のとおり修正します。</p> <p>施策4-③利用促進につながるような割引制度の検討 コミュニティバスの1日フリー乗車券や利用の少ない日中の運賃割引制度など、<u>地域公共交通利用のきっかけ</u>や利用促進につながるような割引制度を検討します。</p>
20		<p>■具体的な政策ビジョンについて 具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか</p> <p>⑦田村駅の整備について 田村駅のホームは、当時直交流の結節点のために長い幅が狭く、安全性に欠ける また、ホームは、老朽化が激しく基礎部分は、補強してあり積雪対応も出来ていなく利用者にとっては、ものすごく不安な状態です。 周辺を含めた数年前に描かれた都市ビジョンが整っていないのに なぜ、ロータリーや河川から改修されるのか市民にわかりやすく交通施策としても説明すべきではないでしょうか 無駄、市税の二重、三重の投資とならないのか心配です、また、この駅の生まれた歴史を市として南長浜の議論をいただきたいと願います。</p>	<p>田村駅周辺については「田村駅周辺整備基本計画」に基づき事業を推進していることから、本計画に詳細は記載しません。このため原案のとおりとします。</p> <p>田村駅周辺整備基本計画：<a href="https://www.city.nagahama.lg.jp/0000004227.html">https://www.city.nagahama.lg.jp/0000004227.html</a></p>
21		<p>■具体的な政策ビジョンについて 具体的な政策ビジョンをもっと掘り下げて明確に記載いただけないでしょうか</p> <p>⑧公共交通の減便対策について 利用者増への市民意識、教育意識の向上対策等他市のように検討は、されなかったのでしょうか、検討するのであれば記載いただけないでしょうか</p>	<p>84頁に記載のとおり、日常生活における移動について一人ひとりが問題意識をもち、地域公共交通の重要性を認識し行動することで利用者の増加が図れるよう、施策6-①モビリティ・マネジメントの推進、施策6-③エコ交通の推進の取組を進めていくこととしています。</p> <p>また、88頁の関係主体の役割の中の市民の役割として、地域公共交通の持つ多面的な効果を理解し、地域公共交通の大切さを考えるとともに家族や周囲の人たちに伝えますと記載しており、これにより、地域全体で公共交通の利用促進を進めていきたいと考えています。このため、原案のとおりとします。</p>
22		<p>■自動運転への取り組み検討について 喫緊の課題である人口減少および高齢化に対し、安心安全なまちづくりのための「全世代が住み続けられるための移動手段の社会実装」に向けた取組みの1つとして、公道における自動運転車両を用いた新たな移動サービスの実証実験など、国土交通省の自動運転サービス導入支援事業の取り組みを目指す、検討するなど前向きな記載をいただけないでしょうか</p>	<p>施策5-③新たなモビリティサービスの展開において、バスの自動運転など新たなモビリティサービスの展開について調査・研究を進めることを記載しているため、原案のとおりとします。</p>
23		<p>■事業推進のために知見を持ち合わせた職員をどう育成していくのか明確に記載いただけないでしょうか 日頃からの職員への育成をしっかりと市民に記載し示すことが大事ではないでしょうか</p>	<p>88頁に行政の役割を記載していますが、地域公共交通を維持・確保するためには、職員一人ひとりの職務遂行能力と専門性を高めることが大切です。いただいたご意見を踏まえ、今後も職員の資質向上・育成に努めていきます。</p>