

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P63～P64 P96以降	意見/質問	実質	<p>【行政負担額及び持続可能性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在のバスの行政負担額については、p63～64に出てきますが、阿賀町さんとしては、今後この行政負担額をどうしていきたいのでしょうか。今までの打ち合わせ時には、行政負担額を減らしたいというお話でしたが、一部対応表の回答では、財政負担となっても実施したい、といった回答もあり、行政負担額について何にはお金を使ってもいい、でも全体ではこのぐらいにしたい、これは削減したい、といった軸が見えません。行政負担額が増加していることが現状や課題として何度も出てきている割に、計画期間中に行政負担額をどう減らしていくのか記載がありません。 ・確かに第4回協議会の中で鳩山先生から、行政負担額を指標とすることで、過度なサービスカットに繋がる懸念の意見がありました。ただ、先生もご意見の中で1人あたりの行政負担額などにしたらどうか、といったご提案をされています。阿賀町さんの方で一体的に委託して内訳不明とありますが、今後は1人あたりの行政負担額を指標とするか、または現在の指標②の町内バスの収支率を指標とするのであれば、収支率の目標を達成することで、行政負担額にどのぐらいの効果があるのかは記載するべきではないでしょうか。 ・また細かい所まで計算する必要はありませんが、事業をすることで支出する行政負担が本当に可能なのかは、網形成計画完成前に想定しておく必要があるかと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に係る行政負担額は、一般会計決算額の構成比1.7%(現状値)を上限として試算しております。 ・一般会計決算額の推計値は、歳入の約6割を占め、全体の予算に大きな影響を与える「普通交付税」の縮減(平成33年度まで減少)の割合より算出しております。限られた財源のなかで、公共交通に関連する予算を一定の割合(1.7%)で確保することを目標としております。利用促進に関する事業については、重点的に取り組みたいと考えております。 ・ご指摘のとおり、事業実施にあたり、行政負担がどのくらい見込まれるのか、事業ごとに想定しておきたいと思っております。 ・P79「路線バス、福祉バス、スクールバスの統合による運行の効率化」に方針を記載しています。
P79	更問	実質	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体は基本方針に基づき地域公共交通網形成計画を作成できること(第1項) ・地域公共交通網形成計画の必須記載事項は、「…基本的な方針」「…区域」「…目標」「…事業及び…その実施主体に関する事項」「…達成状況の評価に関する事項」「計画期間」「…地方公共団体が必要と認める事項」であること(第2項各号)が規定されているところです。その上で、基本方針二(1)の「…基本的な方針」の項目では「地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める」こととされており、阿賀町の回答では、「P78・79の記述を全体的に見直し、追記しました」、となっていますが、P78には、どこをどう見ても、「公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性」が記載されておらず、現状では、法定の要件を満たさないこととなりますが、阿賀町としてこのままでよろしいということなのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・P79に「公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性」について追記しました。

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P83	追加意見	実質	各交通手段の役割分担について、もっと具体的かつ明確に記載するように検討してください。例えば、高速バスの場合であれば、「鉄道が運行されていない時間帯に、主に上川地域の居住者の移動を支える役割」などが考えられます。これ以外にも、路線バスとの役割分担についてもしっかりと記載するようにしてください。現状では、抽象的な記載となっており、役割分担が明確になっていません。	・P83を修正しました。(高速バスは運行時刻について、路線バスは阿賀野市と新発田市へ直通で行く事ができる点など)
P97	意見	実質	①自家用有償旅客運送とは、「バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み」となっており、交通事業者が撤退した等やむを得ない事情を除き、原則的には自家用有償旅客運送制度登録を受けることは不可能と考えます。制度の趣旨を踏まえた上で、運行形態について再考願います。 (本省自動車局旅客課より平成27年3月に「自家用有償旅客運送事務実施マニュアル」が発出されており、当該制度の概要や種別等詳細に掲載されておりますので、ご参考ください。) ②手続きのスケジュールも考慮されているのでしょうか。	・運行形態及びバススケジュールにつきましては、既存の交通事業者及び新潟運輸支局と協議し、近日中に決めたいと考えております。
P27	意見	形式	地図中に「津川小学校へ統合」「上条小学校へ統合し、名称を上川小学校へ変更」と、既に実施したかのような記載方法になっており誤導的なので、「平成31年度に、…予定」とするなど修正が必要です。	・P27を修正しました。
P74,P78,P101,P102	意見	実質	来訪者の移動手段の確保への言及がございますが、実際の事業を拝見すると、「臨時バスの運行」「タクシーの活用」「来訪者への情報提供」とどまらず、観光タクシーの導入などの抜本的な事業の導入についても検討することが必要と考えられます。	・観光協会と農林商工課との協議のなかで、観光タクシーの導入についての協議を行いました。料金がネックとなり(1日3万5千円程度)需要が見込まれないため、計画に記載しなかった経緯がありました。JRが実施している「観タクくん」についても、相当数の需要が見込まれない限り、導入は難しいとの結論に至りました。
P84~P87	意見	形式	路線変更の前後の状況を地図で示すなど、より変更内容が明確になるように記載するようにしてください。 各頁(93,95,97)にある図面も含め、町内路線図・運行系統図として1枚でわかるもの、網羅したものを作成してほしい。	・P90~P92に追記しました。

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P84～P87	質問/意見	実質	<p>地域公共交通網形成計画は、区域全体の公共交通ネットワークを網羅的に見直し、最適な(持続可能な)公共交通ネットワークを再構築することが必要です。この点、ネットワークの観点から、交通モード同士の有機的な連携が図られているかを確認することが必要不可欠です。例えば、P84の赤色で囲んだ路線は1日4便、青色で囲んだ路線も1日4便となっていますが、どのように両路線が連携していくことになるのでしょうか。また、通し運賃などにより負担軽減を図るのでしょうか。これは飽くまで一例にしか過ぎませんが、こうした観点についても盛り込んでおくことが必要です。</p>	<p>・日中は高齢者の利用がほとんどであると考えられるため、学生が利用する朝夕は乗り換え、日中を直通便を前提とします。</p>
P91～P92	質問/意見	実質	<p>通勤・通学時において、鹿瀬地域からの支線エリアから、又は上川地域からの支線エリアは、「乗換え」を前提としたネットワークを形成するようですが、例えば、上川行きから町外に出る場合は、2回乗り換えることになり、ほとんど利用する人はないように思います。効率性の追求も必要ですが、利便性も一定程度追求しないと、十分な利用者を確保することは困難であると思われます。この点も加味した上で、計画に記載しているのでしょうか。(一例ですが、朝夕は乗換えが発生すると利用者確保が困難となるため、ある自治体では朝夕の時間帯は基本直行便、日中は乗換便を前提として路線再編を行っているところもあります。)</p>	<p>・日中は高齢者の利用がほとんどであると考えられるため、学生が利用する朝夕は乗り換え、日中を直通便を前提とします。</p>
P84～P87 P96～P98	意見	形式/実質	<p>循環バスを除く統合バスは1日4便とされている一方で、これを配分すると、事業1-1では、朝夕毎日(=2便)、日中(=2便)となるとともに、課題では「帰宅時の便においては町内の路線バス全体の時刻の見直しが必要」となるとされていることから、この課題にも対応しようとする、朝夕毎日(2便)・日中(2便)以外にも、バスを運行するようにも思われます。このように、記述の一貫性がないので、改めて記載の確認をお願いします。</p>	<p>・現状では、1日4便を基本としますが、今後時刻の見直しを進めていく中で、運行本数が変わる可能性はあります。P84～P87に追記しました。</p>
P117	意見	形式/実質	<p>既にご案内したとおり、基本方針二1(4)では、「当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、形成計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする」とこととされております。この点、「事業の実施状況を毎年適切に管理し、必要に応じて本計画の内容の追記・修正を実施します」とありますが、「必要に応じて」となっており、現在の記載では、恣意的な判断により、計画の見直しが行われないことも想定されるため、基本方針の記載内容の実行を担保するためにも、「見直し時期」(少なくとも目安)、「計画を変更して事業を追記・修正」は明示していくことが必要です。</p>	<p>・P117に中間評価時(平成33年度)を目安に、計画を変更して、事業を追記・修正を実施することを追記しました。 ※前後する可能性はあり</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P83	質問	形式/実質	<p>「統合バス」の役割の2ポツでは「路線バスやスクールバスが運行していない郊外部の一部路線は予約制の運行」とされていますが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部＝支線エリアとの認識で良いでしょうか。 ・予約制運行の導入は、それ以外(郊外部でもバスを運行している)の区間にも導入しないのでしょうか。事業1-1、2-1を見る限り、現状で郊外部にも(路線・福祉・スクール)バスは走っており、再編案では当該区間のバスを統合するとともに、併せて統合バス区間において予約制も導入することとなっています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部＝支線エリアです。 ・P96の記述を修正しました。支線エリアの一部の便を予約制の運行であることを明記。 ・P97とP99の図面を修正しました。図内のスクールバス、福祉バスの表記を削除
P83	質問	形式/実質	<p>福祉バス及びスクールバスの内、他路線と重複しないため統合されず単独で残る路線について、交通手段の位置づけ及び役割はどこに該当するのでしょうか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「統合バス」は、路線バス(阿賀野市行、新発田市行)以外の路線全てとなるため、統合バスに含まれます。
P99	意見	形式	<p>事業2-1の3ポツについて、定時定路線型の導入とありますが、予約制運行と矛盾しています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・誤植のためP99を修正しました。
P83,P96	意見	形式/実質	<ul style="list-style-type: none"> ・各交通手段の役割において、位置づけの「その他」とはどのエリアなのか。支線エリアまでで網羅しているのではないか。 ・あらためて確認ですが「統合バス」は今回路線、福祉、スクールの競合部分を統合します、との意味合いだけで、引き続き、事業においては路線、福祉、スクールとして区分していくとの理解でよいか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・その他は町全体を示しています。そのため、P83の位置づけの内容を見直しました。 ・「統合バス」は、路線バス(阿賀野市行、新発田市行)以外の路線全てとなります。
P96	意見	形式/実質	<p>バスの運行しない日は移動販売で対応とあるが、そもそも商業施設へ行くことが困難な高齢者対応のための販売を主目的としていると認識しており、そうであればバスの運行がない日の対応を、単的に移動販売で対応との事業内容はいかがなものか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・移動販売についてはあくまでも買い物需要に対する補完的な位置付けとし、バスが運行していない日に買い物が必要になった場合に利用していただくことを想定しておりますので、P96の記載内容を一部修正しました。
P104	意見	形式	<p>事業4-2 鉄道運行の維持のための要望活動の継続、については、施策10の中で整理してもよいのではないかと。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業4-2は、鉄道運行そのものの要望となっていて、事業10-1は駅のバリアフリー化についての要望となっています。そのため、鉄道事業者へ要望するという点では同じですが、施策4の内容は、町外への移手段を維持することが主な内容となっていて、施策10は、駅のバリアフリー化が主な内容となっていて、目的が異なるため別の施策としています。

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P83	意見	形式	<p>・「統合バス」の3つのポツ。それぞれのポツは位置付けのその説明なのかはつきりさせるべきではないでしょうか。(町民にわかりやすく伝えるべきでは)</p> <p>(例えば2ポツは「町内幹線」で、路線バス(乗合運送事業)検討等)</p>	<p>・P83に追記しました。</p>
P119	意見	形式	<p>【評価指標4】</p> <p>・P91,P115では「町民1人あたりの」の記載がないが、施策の評価指標の中では記載されています。整合がとれていないですし、施策5は観光客向けの移動手段確保ですが、その評価指標が「町民1人あたりの公共交通利用回数」とはさらに整合がとれていないのではないのでしょうか。</p>	<p>・記述の整合性につきましては修正しました。</p> <p>・現時点では公共交通を利用してもらうことによって観光客を増やすという段階ではなく、休日に阿賀町に来た人が主な観光施設に行くための交通手段が少ないという課題を解決することが先決であると考えました。そのため、評価指標は町全体の公共交通利用者(評価指標④)としています。(第1回書面協議時と同様の回答)</p>
P84~P92	意見	形式/実質	<p>各地域の見直し方針とP91の将来路線図を見比べた際に、例えば鹿瀬地域の見直し方針(P86)では日出谷駅~豊実駅までの区間についてのみ朝夕毎日運行と読み取れますが、将来路線図ではそもそも豊実駅の記載がなく、小荒、荒沢、新渡の3箇所と日出谷駅間について朝夕毎日運行と記載されているなど、記載の整合性が取れていないように思います。同様に停留所の名称、記載についても、見直し方針と将来路線図間で整合性が取れていないので、P87~93までについて確認をお願いします。</p> <p>また、例えばP92、3つめの○の記載については、朝夕にバスを利用できるようになります、との記載ですが、現在も利用については可能なので、記載内容をあらためて修正願います。</p> <p>P92,93の4つめの○については課長指摘のとおりです。</p> <p>P93の1つめの○について、どの地域がどのように変更されるのかわかりづらいのでご検討願います。</p>	<p>・P89の将来ネットワーク図の停留所名を修正しました。</p> <p>※集落名は残しています。</p> <p>・P90~P92の図面に豊実駅を追記しました。</p> <p>・P91の3つめの○の記載を修正しました。</p> <p>・P92の1つ目の○から集落名を削除しました。</p>
P28、P74	質問	実質	<p>主な観光施設について、支線エリアは基本的に朝夕時間帯を除き曜日限定若しくはデマンド運行で運行されるとのことですが、支線エリア内に存在する観光地への交通アクセスは如何にして確保するのでしょうか。また、そもそもバスが運行していない観光地(齋藤農園など)への交通アクセスの確保状況についても教えてください。</p>	<p>○施策・事業の中で、イベント時に臨時バスの運行を実施する方針としていますが、SLの運行に合わせた観光ツアーも今後企画すると記載しています。支線エリア内の観光地は、この観光ツアーで交通アクセスを確保する予定です。</p> <p>○この点について追記しました。(P105)</p>
全体	意見/質問	実質	<p>協議会では、網形成計画についてどのように説明されるのでしょうか。(1章から読み上げていく形でしょうか。)</p> <p>p89~93のネットワークを実現することによる財政面のメリットや、ネットワークを実現することでどう利用者が増えていくと考えているのかについても協議会できちんと説明する必要があると考えます。</p>	<p>○前回の計画案との主な変更点について説明を行う予定です。4章から6章に記載の将来ネットワーク図や施策・事業、スケジュールについて重点的に説明します。ご提案の通り、計画案の説明のなかで、ネットワーク実現による財政面のメリットや利用者をどう取り込んでいくかを説明したいと考えています。</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
全体	更問	実質	<p>上記について、了解致しました。 新しい交通ネットワークを作ることで、当初からの課題であった「財政負担削減」については解決されるという試算ができていて、ということによろしいでしょうか。 ※初期投資はかかっても、利用者増でこうして解消できる見込み、現状の行政負担額からこのぐらい減りそうだ、という見込み 等</p>	<p>○行政負担額は、今まで無償で運行していた福祉バスの有償化により、運賃収入に加えて、町負担額について特別交付税の対象となることで、財源の確保が可能となります。 また、路線バスの統合化により、重複区間を可能な限り解消することで、負担額が削減される試算をしています。</p>
全体	意見	形式	<p>住民への説明責任を果たすためにも、計画については住民でも分かりやすいことが絶対条件だと考えます。①長々と文章を記載するだけでなく、地図にそれを直接記載し、視覚的に分かるように工夫する(例:素案P25の小中学校の統廃合の関係を地図上で矢印で示すなど)、②長々と現状分析を何十ページも記載するのではなく、本体編と資料編を分けるなど工夫する、③素案P58～71の課題の所では一部文章で記載されているのに、図やグラフ等が再掲されていないものがあるので、今一度見直す、などの工夫はできると思います。全体的に見直しが必要です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・見せ方の工夫は全体的に再度検討します。 ・①と③につきましては、全体的な見直しを実施しました。 ・②につきましては、混乱防止のため、今回の書面協議では構成は修正せず、次回の書面協議(2月上旬)か第5回協議会(3月末)時に修正します。
全体	質問	形式	<p>上記意見②について、本体編と資料編を分けるとの回答を頂いております。現状では資料編の送付はございませんが、3/19の第5回協議会時までには対応するという理解でよろしいでしょうか。</p>	<p>○策定の承認を頂いてから本編と資料編を分けたいと思います。 ※これまで密にやりとりをさせて頂いているため、この段階で資料の順序を変更すると混乱を招くおそれがあるため</p>
P90	意見	実質	<p>将来路線図の中に、循環バスについても示してはどうか。</p>	<p>○P90の将来路線図の中に、循環バスについて示しました。</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
4章、5章	意見	形式/実質	<p>◎打ち合わせにおいても指摘したとおり、網形成計画は最適な公共交通ネットワークへと作り替えるための計画であり、このネットワークというものは、複数のリンク(路線)とノード(交通結節点)を有機的につなぎ合わせたものです。この基本的な考え方を踏まえて、以下のとおり、指摘事項をお送りします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線同士の乗換抵抗の削減(ダイヤ接続、運賃、待合環境)についてどのように対応していくのか、その視点が欠けています。(打ち合わせでもお伝えしているとおり。) ・特に施策中の「バスの利用環境の整備」については、津川中心部を中心に環境整備を行うこととされているが、今回の路線再編により乗換えが新たに発生する、上川地域(上川支所での乗換え)、鹿瀬地域(日出谷駅での乗換え)における待合環境の整備についても検討した上で、事業として位置づけることが必要ではないか。(打ち合わせにおいて、上川支所は乗換え拠点として問題ないとの回答をもらっていたが、日出谷駅について明示的な回答はなかったものと認識しております。) ・リンクとノードとあるとおり、公共交通は目的地あつてのものです。この点、P90～92では、「朝夕にバスを利用することができるようになります」とありますが、これだけでは不十分です。このため、「バスを利用してどこに行ける」ようになるのでしょうか。 	<p>○運賃については、施策1-1に追記しました。 ○ダイヤ接続については、P79と施策1-2に追記しました。 ○待合環境の整備につきましては、P110～P111施策8-2に追記しました。また、日出谷駅における待合環境は、町有施設である「当麻公民館」の一部(日出谷駅前バス停留所付近)を待合所として活用することを想定しています。 ○P90～P92にバスの行き先を追記しました。</p>
4章、5章	意見	形式/実質	<p>◎P79の「公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性」については、ここで記載していることに加え、少なくとも以下の視点はネットワークの再構築という観点からは本質的に重要な内容ですので、確実に盛り込む必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス等の公共交通間で適切な役割分担を行うことにより、効率的な公共交通ネットワークを形成すること。(②として、統合バスについて記載されていますが、これはバスの話だけであり、ネットワークが全く意識されていません。) ・(シームレスなネットワークを実現する観点から、)鉄道、バス等の公共交通の接続をしっかりと確保し、乗換抵抗を削減すること。 	<p>○P79を修正しました。</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P79	更問	形式/実質	<p>○P79においては、「町の公共交通の間で適切な役割分担を行い」とありますが、これは、P83を前提とした記載かと思われます。その一方で、P83においては「各交通手段の役割」などとされていることから、P79の記載をこのP83の記載にあわせて修正した方が対応関係が明確になり、計画の記載としての一貫性が確保されます。</p> <p>○取組の方向性として記載すべきとしたのは「(シームレスなネットワークを実現する観点から)鉄道、バス等の公共交通の接続をしっかりと確保し、乗換抵抗を削減すること」です。従って、「ダイヤ接続」だけではありません。「公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性」については、第5章の施策・事業の通底する基本的な考え方・思想を記載することになりますが、施策・事業には「運賃」「待合環境」「ダイヤ接続」に関する記載がある一方で、「・・・取組の方向性」ではこの思想が皆無であり、計画として成立していません。</p>	<p>■1つ目の○ ○P79の記載を「各交通手段の役割」と修正し、P83の記載内容と統一しました。</p> <p>■2つ目の○ ○「運賃」、「待合環境」について追記しました。</p>
4章、5章			<p>○P90において、「高速バス・・・は今後も維持します」との記載がありますが、見直し 基準に該当すれば、廃止することもあると聞いていたところですので、このため、記載として明らかに誤導的です。</p>	<p>○P103を修正しました。 「維持します」と断定的な表現を変え、「維持する取組を行います」と修正しました。</p>
4章、5章			<p>◎P90・91については、日中:直通、朝夕:乗換えを前提とするネットワークを構築することが記載されている一方で、それ以外の箇所(地域毎の見直しの方針、施策・事業)には一切触れられていないと思います。この情報は(住民等がこのネットワークで良いのか判断するにあたって)根本的に重要な情報だと思いますので、当該それ以外の箇所においてもしっかりと記載すべきです。</p>	<p>○P85、P86に乗り換えについて記載しました。 ○第5章に追記しました。</p>
P85～P86	更問	形式	<p>○確かに「乗り換えについて追記」されていますが、完全に突貫工事的な記載にとどまっています。「乗り換えが必要」と記載しているところは乗り換えが必要になる一方で、その記載がない場合は直行になるとくことかもしれませんが、そのことが明確になるようしっかりと記載全体を見直すべきです。(こんな小手先の修正を期待しているわけではありません。)</p>	<p>○P85、P86に追記しました。</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
4章、5章			<p>◎更問となりますが、朝夕の通学・通勤時間帯において、特にバス同士の乗り継ぎが発生する場合は、ほとんど利用者は見込めないと一般的に考えられます。これを踏まえた上で、阿賀町として、日中・直通、朝夕：乗換えを前提とするネットワークとすることが最適であると考えているということが良いでしょうか。理由とともに、改めて阿賀町の見解を伺えればと思います。</p>	<p>○本来であれば朝も日中も直通での運行をすることが望ましいです。 しかし、交通事業者より、路線バスの慢性的な人手不足及び高齢化により、現状の形態(路線・系統)では今後継続運行は難しい旨を伺いました。このような状況でも、朝と夕方の路線の維持は必須であると考えています。そのため、交通事業者の負担を軽減するために、支線エリアの運行は、町主体(委託運行)で実施する必要があると結論付けました。 ○最も大きな理由は上述したとおりですが、それぞれの地域についても記載します。</p> <p>・上川支所以南は、現状路線が2つ(室谷方面、丸淵方面)に分かれており、これらの路線は津川駅まで直通の運行を毎日しているため上川支所～津川駅までは、路線が競合しています。また、これらの路線の利用者は少ないため、効率化のために1本化をしたいと考えているため、上川地域は、支線エリアから上川支所までは2路線の運行をし、上川支所から津川駅までは1路線で運行したいと考えています。 ・日出谷駅以東は、現状路線バスは運行していないことや人口が少ないことから運転手不足の状況で、新たに路線を延長し、既存の路線バスのような運行をするのは困難です。そのため、日出谷駅までの運行は町主体(委託運行)で実施します。</p> <p>○この見直しでも、上記の地域で津川地域への移動が確保することが可能で、乗り換えは必要となりますが、朝と夕方にも通勤・通学利用が可能です。</p>
全体	更問	実質	<p>◎根本に立ち返って、阿賀町における公共交通のターゲット(主に利用してほしい人)は何と考えているのでしょうか。(この点、P78の将来像では、「だれでも」となっており、高齢者に限らず、町外への通勤・通学者、町外からの来訪者など幅広くターゲットに据えていると認識しています。)このターゲットを踏まえて、通勤・通学目的の人のうち町外に向かう人については、鉄道に確実に乗車すること等が必要であり、「直通」の方が望ましいと考えられます。(というよりも、急いでいる時間帯に無駄な乗り換えが発生すると、誰も乗車しない)。一方で、日中の買い物目的の場合は、主に町内移動となり、時間的に余裕のない人がほとんど想定されないため、乗り換え前提のネットワークであっても、乗換え抵抗を最大限削減することで、対応可能かと思えます。元々の指摘の趣旨は、こうした考え方を踏まえた上で、阿賀町の言う「日中：直通、朝夕：乗り換え」のネットワークが最適であることについて、理由とともに、阿賀町の見解を伺いたいという趣旨です。</p>	<p>○ターゲットは住民全体及び来訪者と考えています。 ○計画案では、7時台に出発する鉄道とバスの接続していない地域があり、接続している地域についても利用者が少ないことを課題として挙げており、通勤・通学者を取り込むうえで「朝夕：直通」が最適なネットワークであると考えております。 ○しかしながら、朝と夕方に乗り換えとするのはNo.12に記載していることに加えて、上川支所以南と日出谷駅以東は、人口が広く分散しているため、朝は1つの路線で全ての集落を経由するのは困難であるため、複数の車両が必要となります。しかし、これらの車両が直通で津川駅まで行くことになれば、上川支所～津川駅、日出谷駅～津川駅の区間で競合が発生します。そのため、上川支所や日出谷駅へ利用者を集約して1つの路線で運行することとしています。日中は、曜日限定の運行か予約制の運行とするので、複数車両の運行がほぼ必要なくなるので直通運行が可能であるため直通運行としています。 ○上記の理由から、原案を最適なネットワークとしました。支線エリアについては乗り換えが発生しますが、町内幹線については鉄道との接続をしっかりと考慮したうえで見直しを図っていきたいと考えております。</p>

指摘事項対応表(第2回書面協議以降)

参考資料1

該当箇所等	質問/意見	形式/実質	内容	回答
P85,P91,P96	意見/質問	形式	鹿瀬地域の朝夕の運行について、各地域の見直し方針(P85)では「1つの路線で集落を全て経由することが困難」との理由から日出谷駅での乗り換えが発生しておりますが、上川地区と違い鹿瀬地区は豊実駅～日出谷駅の区間しかスクールバスの運行がないので、豊実駅～津川駅は直通化出来ないのでしょうか。現状では乗り換え前提の書きぶりとなっていますので、仮に直通化も検討されるのであれば、文言の変更をお願いします。(例えば、スクールバス混乗実証実験を行う中で判断する等)	○P85,P86,P91,P96を修正しました。
5章	質問	実質	統合バスの運行主体はどうなるのでしょうか。現状は、路線バスを民間(新潟交通観光バス)が運行し、福祉バス・スクールバスは無償のため町が運行されていることと思いますが、新体制移行後の運行主体について阿賀町の考えをお聞かせください。	○運行主体は町(または協議会)を想定しています。 町内幹線及び循環バスの事業者については乗合バス事業者、支線エリアについては現福祉バスの運行事業者を想定しています。
P98	意見	形式	・昨日お電話した際に、主に鉄道駅がない上川地区の高校生の町外への通学に対応するため、朝に1便増便する旨話がありましたが、実行されるのであれば、事業1-2へその旨追記した方が良いと思います。	○P98事業1-2に追記しました。