

番号	意見	意見に対する対応
1	<p>3.2移動に対するニーズと満足度の3(2) 事業者・福祉関連機関ヒアリングのまとめには18時以降のバスの運行がないことによる問題が複数挙げられています。これに対し、4.2.1ではタクシーがバスの代替手段として位置づけられています。しかしながら3.1.1(5)タクシー・運転代行にまとめられているように現状ではタクシーのキャパシティも足りないことが指摘されています。この点を解決する具体的な施策が計画の中に欠けているのではないかと思います。本コメントを送付させていただきます。</p> <p>また、5.1の目標3では移動サービスの夜間の運行時間拡大などが挙げられていますが湯沢では新幹線の運行時間は24:00頃となっており、ここまでするような拡大は現状の18時終バスとの乖離が大きく、現実的ではないと思われます。また、新たなモビリティサービスの活用が明記されていますが、そのうち、シェアサイクルやシェア電動キックボードなどは冬季には利用不可能と思われ、ハイシーズンには利用不可能であろうと思います。またカーシェアは片道のみ利用には向きであり、多くの場合、台数にも限りがあることからやはりニーズをカバーできるほどではないと思われ。</p> <p>海外のような短距離型のライドシェアサービスは唯一、この問題を解決できる可能性があるものの、実際には国内のライドシェアは法的な制約に起因して長距離型が主であり、新幹線の駅があるという利点を持つ湯沢とは相性が悪いと考えられます。短距離や中距離に特化して善悪ベースのCREWというサービスが六本木などの首都圏を中心に展開していたようですが、資金繰りの悪化により既にサービスを終了しているようです。</p> <p>このように残念ながら国内の既存のライドシェアサービスは湯沢のニーズにマッチしていないのが現状です。しかしながら、冬季のハイシーズンに最も期待が持てるのはライドシェアであると思われ。また駅前ロータリーはタクシーがほとんど止まっていないことが悲しいほど立派で、湯沢駅においてライドシェアに必要な施設整備は不要である点も非常に有利であると思われ。既存のライドシェア事業者を巻き込み、全国的に知名度の高い湯沢の名前を生かして、ぜひ湯沢型のライドシェアサービスを実現していただければと考えます。</p> <p>これに関連して 第6章「目標達成のための実施すべき施策」の中にはライドシェアに関連する項目が存在しないように思われます。ライドシェアの実現に関連した施策、ないしは何らかのタスクフォースの設置といった内容を1文でも良いので盛り込むことはできないでしょうか？</p> <p>現状、短距離型のライドシェアサービス（以下、海外の事例からUber型配車サービスと呼ぶ）は法的的に実現が難しいと思われ。またこれまでその役割を担っていた町内のタクシー事業者との共存が大前提にもなります。したがって町内事業者へのヒアリングや政府担当者との調整が大変重要となりますが、これが実現すれば全国の地方自治体にとっても非常に注目度の高いモデルケースになると感じます（私自身、昨年12月に函館大沼地区のホテルにいくときにタクシーの確保でかなり気を使いました）。</p> <p>以下、私の仮説ですが、このようにタクシー事業者の利益とライドシェア事業者の利益の両方が確保できれば、前述のバスの運行時間に起因する問題が大きく改善するのではないのでしょうか？</p> <p>また短距離型ライドシェアのドライバーは手の空いている町民が担うことが予想されます。観光業、タクシー業界、町民の三方良しの結果が狙えないのでしょうか？</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 町民は観光繁忙期に観光客を運ぶという柔軟な働き方による新たな収入源を得る。 2. 観光業は送迎でカバーできない顧客の輸送を気にする必要がなくなる。 3. タクシー会社は制度面での特典措置により収入を得ることができ、 <ol style="list-style-type: none"> (A) Uber型配車サービスにおいてタクシー会社の価格が最安値となることを保証する（顧客の第一選択肢はタクシーでありつづける）。 (B) Uber型配車サービスにおける現地業務を義務付け、現地タクシー業者へ委託する（事故やトラブル時の対応、町民ドライバーへの講習の実施など） (C) 町外への長距離輸送などはタクシー会社のみとし、Uber型配車は出発地点も到着地点も町内限定とする（顧客単価の高い長距離輸送はタクシーの専売とする） <p>上記、最初に行ったとおり全くの素人の初期仮説ですので、実際には観光業者やタクシー会社、あるいは潜在的に町民ドライバーが存在するかどうかといった事業仮説検証が必要となりますが、上手く行けば相乗効果として</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 町民の足としてのタクシーの持続可能性の向上 2. 定期的な配車によるタクシー利用客の増加（バスの運行本数を増やすことで顧客増加に繋がりバスの廃止を回避出来た鶴岡市の事例などがあります） <p>→ コレ自体はバスを複数台購入するコストには見合わなかったとのことですがUber型配車サービスは民間に任せるので町財政への影響は少ないと想像しています。</p>	<p>ご意見を参考に検討を進めていきます。</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ファミリー健康プランとの連携を盛り込んでほしい ・計画の目標に健康を軸とした項目を設けてほしい <p>○要旨 計画案本文2ページの「1.3 計画の位置づけ」に湯沢町ファミリー健康プランとの連携の記載がない。健康の維持やフレイル・寝たきりの予防、バランスの良い生活習慣のためには徒歩や自転車を含めた運動機会を確保することが欠かせず、コミュニケーションを通じたストレス解消や心の健康の維持のためには外出手段や交通手段の確保が重要となる。</p> <p>健康増進施設以外にも、カルチャーセンター、中央公園、レジャーブルなどは町民の健康を確保するために重要であるので、この際、公共交通に関連した計画を策定するにあたっては十分な配慮をお願いしたい。</p> <p>また、ハイキングやトレッキング、サイクリングは健康寿命を維持するための趣味として有効であり、スポーツを通じた他者とのふれあいをもち、町民や来訪者に笑顔と活力をもち、ひいては町の将来像「君と一緒に暮らす町」という目標に資するものだと考える。よって、可能であれば当計画の目標にも健康に関連した項目を設けることを望みます。</p> <p>健康の道しるべ・元気な町湯沢の12か条に「歩け！歩け！大自然の中で！」とあるように、歩きたくするまちづくり、そのための歩行者マスタープラン、及びそれを内包した地域移動環境計画であることが重要という認識をお持ちいただけるよう願います。</p>	<p>ファミリー健康プランは現在第3次計画を作成中で内容が変更となる可能性があるため、関連計画に位置づけはしていません。ただし、本計画において歩行空間や自転車の走行空間の整備を進めることにより、町民の健康増進に寄与させていきたいと考えています。このことについて、目標1と2に記載を加えます。</p>
3	<p>地区別町内バスの御意見です。</p> <p>目的 町民 全ての場所でも見残さない 見捨てない</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、地区での交通弱者を考え地域の交通事業者と町 町民との費用対効果を考える（全ての路線で同一費用と考える1000円～2000円） 二、ルートと事業者 現在地区別にバスが走っているを基本と考える <ol style="list-style-type: none"> a 苗場地区 西武バスを苗場→湯沢駅17ルートの何ヶ所 バス停 b エンゼルバス中里→湯沢駅ルート 現在の停まる所ふやすまず 中里→岩の湯→シルバークレイス→エンゼル湯沢→ハリマヤ→ダンロの家→役場→駅 c ルート ナスパバス・ナスパト→コマンション ラヴィ湯沢→駅 d 湯沢パークバス 太源大地区→湯沢パーク→湯沢駅へ 三、町とバス運営会社とマンション連合体との話し合 町が主導し 運賃は町民平等 例 各コース乗りおり自由に月1000円～2000円 住民票の別の人は別途 <p>上記の件についてエンゼル管理マンションはマンション所有者無料ですが全て一つにし町民は1000円～2000円を検討 町民以外は別に検討する案です 1時間に1本を基本にし エンゼル運行時間参考</p>	<p>今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。具体的な運行ルートについては、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、目標1に掲げる「将来にわたり、安心して暮らせる移動環境の整備」を進めていきます。また、運賃については、施策1-2に記載している財源確保の面や施策2-4の乗車券の統一などと併せて検討を進めていきます。</p>
4-1	<p>P36 施策1-3 がこれからの交通問題解決にあたっては最重要だと思います。デマンド交通の導入の他に、ライドシェアや、カーシェア事業者の誘致なども具体的に進めていただきたいです。特に、ライドシェアについて、国家戦略特区の認定を受けることを目指し進めることによって、タクシー・バス乗務員の担い手不足解消やコストダウン、ルートや時間帯の問題の解消に一気につながると思います。</p>	<p>ご意見を参考に検討を進めていきます。</p>
4-2	<p>p46 施策3-5 運行時間帯に関して、新幹線と在来線の接続時間ダイヤ見直し、バスも電車への接続時間に紐付いた見直しをお願いします。三国や土樽、神立地区からも、バス→六日町方面への上越線に朝の通学時間帯に乗りやすい時刻設定をお願いします。</p>	<p>運行ダイヤについては、乗り継ぎ時間等についても反映できるよう調整していきます。</p>
4-3	<p>p48 目標4 安全に関して、小中学生の自転車通学を認めてほしいです。</p>	<p>自転車通学については、走行環境の安全性の確保ができないため現時点では認めておりません。今後は、通勤や通学を問わず、自転車を利用する方々が安全に走行できるように、施策1-4に基づきながら環境の整備を進めていきます。</p>
5-1	<p>P32<施策1-1 送迎バス等を組み合わせた路線バスの効率化・サービスレベル向上> 2021年夏、当時は移住してまもないこともあり、車を所有していなかったため、MaaSを利用させていただきました。今も定期的に中里エリアに足を運んでいるのですが、MaaSが復活することで、湯沢中心街、岩原、中里では車を所有してなくても移動ができ、移住者や高齢者にとって住みやすいエリアになると思います。</p>	<p>令和3年度に実施した湯沢版MaaSについては、移動利便性の向上に一定の成果が得られたことから、その結果などを基に本計画の作成を進めております。ご意見いただきましたとおり、車を所有していない方も含め湯沢町内で移動されるすべての方にとって利便性の良い交通環境の整備を進めていきます。</p>
5-2	<p>P33<施策1-2 持続可能な運行に向けた財源確保の検討> 宿泊税からの財源確保となると、公共交通機関を利用されない(自家用車)お客様にとっては不公平感があるように思われます。</p>	<p>持続可能な運行に向けては財源の確保が非常に重要となってきます。計画には検討案としていくつか例示させていただきましたが、現時点では検討中でありましてご意見を参考に進めてまいりたいと考えております。</p>

湯沢町地域移動環境計画(案)2023~2027 に対するパブリックコメント結果と対応のまとめ

番号	意見	意見に対する対応
5-3	<p>P34<施策1-4 自転車通行空間の計画的な整備推進> 自転車ネットワークを検討する上で、ターゲットの優先順位を決めた方がよいと思います。個人的な感想になるかもしれませんが、湯沢町民が自転車で移動している光景はほとんど見たことがありません。田舎あるあるですが、近くても車で行くという人が多い印象です。自転車ネットワークが構築されたからといって自家用車から自転車に乗り移るのか疑問に感じます。その反面、移住者や観光客には観光またはスポーツとしてのサイクリングや移動手段として自転車のニーズは高いと考えます。また、観光客はマウンテンバイクやロードレース用自転車等で1日から数日かけて長距離を移動するタイプと電気アシスト付き自転車で数時間近場をサイクリングするタイプの2種類に分かれると思います。前者は欧米からの観光客や日頃からサイクリングを楽しんでいる層であり、後者はアジアからの観光客や交通手段の1つとして利用する層だと思のですが、「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」を推進されるということは前者を優先ターゲットにされようとしているのでしょうか。また計画が壮大であるため、どのように進めていくのか気になります。 【参考情報】「今後日本に求められる、サステナブルな観光のあり方」 https://youtu.be/DOA36zfhepg 是非聞いていただきたい箇所は下記の2点になります。12:26 海外の事例から見る、富裕層観光への取り組み 22:50 先に欧米人を呼び込めれば、その後アジア人がついて来る</p>	<p>サイクルルートの整備については、国の要件で「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」と規定をされており、この整備を進めることにより町民と観光客の双方にとって安全な環境が整備されるものと考えています。</p>
5-4	<p>P40<施策3-2 路線バスの急行便や予約・定員制の導入による高付加価値路線の設定> 多種多様な観光客を満足させるためには、凄くいい案だとだと思います。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>
5-5	<p>P41<施策3-4 越後湯沢駅の観光案内所の機能強化> 荷物の宿泊施設への配送の件です。通常日本人の観光客であれば、事前に宅配業者を通じて宿泊先に荷物を送るケースが多いと思うのですが、海外からも観光客からの需要があるのでしょうか。</p>	<p>令和4年度から一部の宿泊施設と連携し実証実験を実施しており、この実証の結果を基に進めていきたいと考えています。</p>
5-6	<p>P44<施策3-7 世界に誇りうるサイクルルートの整備と環境の創出> すでにナショナルサイクルルートに指定される地域と差別化を図るためにも是非、魚沼エリアの四季折々の自然(越後山脈の山々、雪解け、桜と雪のコントラスト、一斉に咲く春の花々、魚野川、棚田、雲海、紅葉等)や歴史文化財(牧之通り、日本のミケランジェロ石川雲蝶緑のお寺、直江兼続緑の地等)を満喫できるルートの整備をお願いします。</p>	<p>ご意見を参考にさせていただきます。</p>
6-1	<p>・33ページ施策1-3「移動サービスの空白時間・地域におけるデマンド交通の導入」について 是非検討してもらいたい。私の祖父母は「病院へ行く際は路線バスを利用したいが、自宅からバス停までの距離があるため、利用しづらい」と言っていた。運行本数を増やすより、運行ルートなどの柔軟性を上げてもらった方が満足度は高いと思います。</p>	<p>ご意見を参考にさせていただきます。</p>
6-2	<p>・39ページ 施策3-1「新たなモビリティの活用」について 正直資料に載っている自転車・電動キックボードはダサく感じる。普段自転車に乗る人をターゲットにするならロードバイクやせめてクロスバイクをレンタル出来るようにした方が利用者は増えるのではないかと。また、写真を撮った時に映えるのでSNS等で利用者が宣伝してくれる可能性もあると思う。</p>	<p>シェアサイクルや電動キックボードなどについては、ご意見を参考にさせていただきながら、広く多くの方が利用していただけるようなモビリティの検討を進めていきます。</p>
7	<p>湯沢学園の中学生の子達の帰りのバス時間の本数を増やしてあげて欲しいです。帰りが早いと、放課後の活動が制限されてしまいます。また、同時に放課後には学校の枠を越えた場所で、子供達が地域と関わり社会性を育むような学びができる活動が増える事を希望します。</p>	<p>今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、子供たちにとっても、安心して暮らせる移動環境の整備を進めていきます。</p>
8	<p>第1章 はじめに 1.1 計画作成の背景・目的 >しかし、これらの送迎バスは、わかりにくく非効率な運行となっており、運行経費が各事業者に負担ともなっています。加えて、案内表示が統一されていないため、利用者が迷わず目的地に到着することが難しい状況にあります。 ▼コメント <Good> ・私たち宿泊事業者が長年抱えていた課題を、的確に捉えてくださっていると感じました。特に、中小宿泊事業者にとって、個々のお客様の送迎は負担となっています。私たちも課題意識は抱いていたのですが、今回このように政策課題の柱に据えていただいたことで、前向きな気持ちが湧いてきました。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。</p>
9	<p>第6章 目標達成のための実施すべき施策 目標1 将来にわたり、安心して暮らせる移動環境の整備 施策1-1 送迎バス等を組み合わせた路線バスの効率化・サービスレベル向上 ▼コメント <Good> ・視覚障害者で車を運転できない私にとって「R3年度湯沢版MaaS(※1)実証実験」で運行されたバスの便は、大変ありがたかったです。 ・1時間おきという運行頻度とダイヤのわかりやすさは、大変利便性が高かったです。 ・生活拠点のある湯沢中心街と、実家かつ家業のある中里とを、車がなくても快適に移動できたのは、ありがたかったです。 <Motto> ・「R3年度湯沢版MaaS(※1)実証実験」の検証結果を知りたいです。私の無知でしたら恐れ入ります。本計画書に、報告書へのリンクまたは要約だけでも、掲載いただけると、より説得力が増すと思われれます。 ・「R3年度湯沢版MaaS(※1)実証実験」は、緊急事態宣言の発令中に行われたもので、別の時期に行えば、もう少し違った結果が出たと思われれます。行動制限解除後のグリーンシーズンや、多客機の冬シーズンに実験を重ねることで、より精緻な検討材料が得られるのではないのでしょうか。</p>	<p>湯沢版MaaSの実証結果については、本計画の作成を進めている「湯沢町地域公共交通活性化協議会」のホームページにおいて会議資料の一部として公開しておりますが、どこにあるかわかりづらい状況でありましたので、抜粋して掲載し直すことといたします。また、施策1-1に記載している湯沢版MaaSの内容に、前述の資料へのリンクを掲載させていただきます。湯沢版MaaS実証実験では、行動制限のあった状況にもかかわらず、一定の成果があったことから、本計画を作成したうえで実走に向けた検討を進めていきたいと考えています。</p>
10	<p>施策3-4 越後湯沢駅の観光案内所の機能強化 ▼コメント <Motto> ・案内機能の強化はもちろん大事ですが、越後湯沢駅には、鉄道事業の一丁目一番地である「お客様に切符を売って列車に乗せる」機能を、見つめ直していただきたいです。2022年2月に「みどりの窓口」が閉鎖されて以降、多客機に自動券売機に長蛇の列ができていた光景を頻繁に目にします。湯沢町の観光事業者が精一杯のおもてなしをしても、「予定していた列車に乗れなかった」「切符を買うのに30分かかって、お土産を買う時間がなかった」などののがっかり体験は、お客様の記憶にマイナスの印象を残します。冬の多客期だけでも、「みどりの窓口」を営業いただけるよう、JR東日本新潟支社と掛け合う、などのアクションを施策に含めるのはいかがでしょうか。</p>	<p>町の玄関口である越後湯沢駅の印象が、観光客の満足度に与える影響は大きいと認識しております。ご意見を参考に越後湯沢駅の案内機能強化と併せて検討を進めていきたいと考えています。</p>
11	<p>施策3-3 通年のアクティブ・ツーリズムに対応した移動環境の整備 >夏季については自転車をそのまま搭載するサイクルトレインやサイクルバスの実施に向け、交通事業者と連携を進め検討していきます。 ▼コメント <Good> ・これは素晴らしい取り組みだと思います。「雪国魚沼ゴールデンサイクルルート」は素晴らしく、越後湯沢駅がスタート・ゴールとして機能する日が来るのも楽しみです。が、地形の関係上、「行きはヨイヨイ、帰りは辛い」という事態が想定されます。湯沢町から南魚沼市・魚沼市へ下ったあと、塩沢から湯沢への坂は、辛いのではないのでしょうか。越後湯沢駅スタート→周遊→帰りは塩沢の牧之通りで飲食→塩沢駅から自転車を列車に積み込み、越後湯沢駅に帰着 といった行程を組めると、サイクルツーリズムの楽しみの幅が広がるのではないのでしょうか。</p>	<p>ご意見を参考に進めていきたいと思っています。</p>
12-1	<p>P3「表 湯沢町の各計画と本計画との関連の整理」について 湯沢町総合政策計画の「4.個性を伸ばし、文化を育むまちづくり(教育・文化)」に対応していないため、湯沢学園の学校教育及び町民の生涯教育の充実という視点で移動環境整備の具体的施策が欠如しています。例えば、カルチャーセンターやフットサルコート・テニスコート近くに停留所がないため、増設・移設してほしいです。そうすることで、保護者が就労して車での送迎は無理な場合でも、休日や放課後に サッカークラブやユースの教室に、子どもだけでも遠方からでも通えるようになり、子どもの体力向上や地域での生涯教育活動に参加できます。高齢者など車を運転しない町民にとっても同様のことが言えます。</p>	<p>湯沢町の各計画と本計画との関連の整理に記述を加えます。また、今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、町民の皆様が安心できる移動環境の整備を進めていきます。</p>
12-2	<p>P19 町民アンケート 「15歳以上の全町民を対象に、郵送による全戸配布を行いました(3,940世帯、7,272人)。・合計回答数:2305件(配布人数に対する回収率:31.7%)」とのことですが、回答のあった年齢層の公開をお願いしたい。毎日徒歩やバス通学をしている15歳未満の町民の意見が全く反映されていないことは明らかな事実ですし、その努力もしていないのでは。</p>	<p>町民アンケートの回答者の年齢層について計画に記載します。今回のアンケートでは15歳以上の町民を対象としています。お子さんのいらっしゃる保護者の方、また10代からも多くの回答をいただいております。小中学生の移動に対する課題については、協議会でさらに検討を進めていきます。</p>

湯沢町地域移動環境計画(案)2023~2027 に対するパブリックコメント結果と対応のまとめ

番号	意見	意見に対する対応
12-3	P.44「施策3-7 世界に誇りうるサイクルートの整備と環境の創出 世界に、の前に、町民の通勤通学ルートの環境整備を優先してほしい。例えば中学生の自転車通学が早期に実現できるよう、通学路・通勤路のサイクルートの整備と環境の創出を進めてほしい。バス通学が認められていないエリアの生徒が、暗い道を徒歩で一人で下校している姿を見かけます。町民を優先しない計画であるかぎり、世界に誇るなんてものではないと思う。また、長距離をロードバイク等でサイクリングする観光客が増大する、ということは、通勤通学で自転車を使う人とは、異なる車種・速度で走る利用者が増大するという点でもある。通学路注意、という看板がない(またはあってもひとめにつかない)ので、ロードバイク利用者が通学路と見分けが着くようにし、安全対策・マナー 喚起のための現状調査をもっとしっかり行い、具体策に反映させてほしい。	本計画は、自転車に限らず、町民の日常的な移動と観光客の移動やアクティビティの両立を目指すものです。サイクルートの整備については、国の要件で「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」と規定をされており、この整備を進めることにより町民と観光客の双方にとって安全な環境が整備されるものと考えています。
12-4	P45「施策4-1 学校等における交通安全教育の推進」「施策4-2 自転車の安全利用の促進」おまけのような位置付けで記載が薄く、がっかりしました。「湯沢町では湯沢学園と連携し「通学路点検」等を実施していますが、引き続き交通安全教育を進めていきます。」とあるhが湯沢学園と具体的にどのように連携しているのか、学校の先生の業務 負担をかけずに誰がどのように交通安全教育を進めていくのか、不明なのでしっかり明記してほしい。現状は通学路の見守りを早期からやっていたらいい学校ボランティアに任せている。そのような地道な地域ボランティアの活動の実態や課題も明記すべき。中学生の自転車通学を早期に実現するための安全教育及び環境整備の具体策も早急に検討してほしい。	施策4-1に交通安全教育の現状と今後の方向についての記述を加えます。
13	P40 サイクトレインやサイクルバスは観光のみならず、高校生等の登下校や交通手段としても活用できると思います。例えば、家から最寄り駅まで自転車に乗り、電車やバスに自転車に乗せ、高校の最寄り駅から同じ自転車で高校に向かうことで、一台の自転車をフル活用できますし、交通が不便なところでも自転車で行けます。 またエコの観点からも是非積極的に進めてほしいです。	ご意見を参考に進めていきたいと思っています。
14	自動運転についての記載がないが、今後の法改正も見据え、検討していることがあれば明記してほしい。	自動運転技術については、近い将来の課題としてはとらえていますが、現時点では、今回の計画に明記できるような検討はしておりません。
15	施策3-8について 秋葉山登山道を自転車で登る方がいらっしやると聞いたことがあります。 また、当該登山道は百番観音ルートでもあります。 安全確保などの諸問題も対処しなければなりません、自転車でも利用可能な登山道に整備するのはいかがでしょうか？	ご意見を参考に検討させていただきます。
16-1	・『ゴールデンサイクルート』がメインの計画なのかな？と感じました。それについての町民への周知をちゃんとして欲しい。 自転車を冬季以外の公共交通の補てん的に活用をすすめるなら、湯沢学園の子どもたちが安全に自転車通学をできるようにするくらい、町民に直接的メリットを感じられるような視点の計画であって欲しいが、どうにも観光客優先な印象が強いように思う。おもてなしの本質は無理なく誘い入れる事。まずは町民の幸福度を上げて、そのプラスエネルギーにお客がもてなされるべきだと考えて欲しい。	「雪国ゴールデンサイクルート」の町民への周知は、引き続き実施していきたいと考えています。サイクルートの整備については、国の要件で「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」と規定をされており、この整備を進めることにより町民と観光客の双方にとって安全な環境が整備されるものと考えています。
16-2	・三国三俣地域への行き来をもっと気軽にできたらいいと思う。飲みに行きたくても 帰りの足が無い…という声を聞きました。それぞれの施設でのサービスで送迎があったりするといいのですが、土地柄、そういったところに補助金なり何かしら の手当てがあると負担が減るのでは。	夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、夜間移動手段の確保の実証実験の結果を踏まえて進めていきたいと考えています。
17	寝たきりの方が使えるストレッチャー対応の公共タクシーはないでしょうか。自費だと決して安くはありません。健康な私達の交通も大切ですが、介護や障害のある方への交通機関の整備も必要かと思えます。高齢者の免許返納を呼びかけていますが、その評価が人数なのはどうでしょうか。高齢者数の何割といった指標でないと、意味をなさないので。	介護や障害のある方たちなどへの福祉輸送については、大きな課題として認識しております。施策1-3に記述を加えるとともに、福祉部門と連携を取りながら対策を検討していきたいと考えております。また、高齢者の免許返納の評価指標については、高齢者の免許返納率に修正をいたします。
18-1	第3章 移動サービスの現状と課題 <3.1.1 移動サービスの整備状況・利用状況(5) タクシー、運転代行)について> 本計画のうち、公共交通に関して最も課題となることは、整備をさておきドライバー 自体の不足や高齢化が深刻であると実感しております。これは、タクシーに限らずバスも含めてかと思いますが、実際、越後湯沢駅でのタクシー待ちでは、そもそも1台のタクシーが来るまでに1時間半以上も待ったことがあります。タクシー会社に連絡してもすぐには行けないという回答をもらってしまいます。ドライバーの人材確保について、何か検討していることがあるか、もしくは未検討であるならば、検討課題と計画策定への追加をお願いします。	運行事業者の人材不足については、需要のピークである冬季と閑散期との差が大きいことから、ピーク時に併せた人材の確保が難しいという課題があると認識しています。このことから、四季を問わずに観光に訪れていただけるように目標3の中にあるようなサイクルスポーツなどの環境整備を進めていきたいと考えています。また、施策1-2の持続可能な財源確保に基づき運行事業者が安定的な収益を得ることによって人材確保が進むようにしていきたいとも考えております。このほかにも、人材マッチングサービスや資格取得補助金なども現在町で実施をしております。
18-2	第6章 目標達成のための実施すべき施策 <施策1-1 送迎バス等を組み合わせた路線バスの効率化・サービスレベル向上について> 私自身、通勤先が都内のため、自宅からの乗り換えアクセスについて以下にコメント させていただきます。 ①湯沢町の基幹交通は、運行本数から見ても「上越新幹線」であり、そこを軸に公共交通をどうしていくか考えられていると思いますが、まずはその新幹線との乗り継ぎ接続問題を検討してほしいと思います。そうした場合、在来線の運行効率化については、どこにも触れられていなかったのですが、これは町としては鉄道会社に対しては改善要望は困難という判断で掲載されてないのでしょうか。 ②現状、在来線と路線バスの運行バランスが均衡されておらず、1日に数本しかない 在来線と路線バスにも関わらず、その2社の乗車時間のタイミングがほぼ重なっておったりするので、その再検討はお願いしたいです。 ③湯沢版MaaS実証実験について、朝と夜の通勤時間帯での活用が期待されましたが、残念ながらその時間帯での活用は出来ませんでした。新幹線通勤を活用した移住促進を掲げている自治体である以上、自宅～越後湯沢駅間の公共交通手段の確保があってこそ成し得ることと思いますので、更なる詳細な検討をお願いします。	鉄道に関しては、第4章基本的な方針において、広域的な移動を担う移動手段として記載しており、通勤や通学、観光受け入れにも適した接続となるようにバスなどの運行を検討をしています。また、ダイヤについては、影響が他市町村など広範囲に及び、当該だけ解決できる問題ではないことから、いただいたご意見を参考に検討を進めていきます。
18-3	<施策1-3 移動サービスの空白時間・地域におけるデマンド交通の導入について> 私自身、10年以上前から自治体向かいにデマンド交通を提案、導入を進めていた事業者の立場として、デマンド交通はもはやデフォルトと言ってよいほどの交通システムと感じております。それは、サステナビリティ(SDGs)にも繋がることでもあり、申請等に時間は要しますが、必然なものとして推進をお願いします。SDGs先進自治体として北海道土佐町でも導入されているほか、多くの市町村で実装しております。	デマンド交通に関しては、施策1-3に記載した内容を基に検討を進めていきたいと考えています。
18-4	<施策2-4 町内移動サービスの乗車券の統一について> 「紙のチケットでの発行を基本としつつ、将来的にはデジタル技術を活用した乗車券の発行・支払い方法を検討」と記載されておりますが、デジタル技術の活用(QRコードなどの検討)について、R9年度まで検討となっているのは、時間を要しすぎだと感じます。アプリ開発の時間やその費用を考慮してもそれほどハードルは高くはないと感じますし、例えばマイナンバーと生体認証を組み合わせた乗車システム等全国的にも先進的な導入を行うことで、町の付加価値向上にもつながるのではないかと思います。	施策2-4に記載しているデジタル技術を活用した乗車券の発行・支払いに関しては、現時点で町独自のアプリ開発などは考えておりませんが、計画には検討と記載しておりますが、様々なサービスがある中で、どのサービスが町民や観光客に適したものかを選別し、なるべく早い段階で導入をしていきたいと考えております。
18-5	<施策3-5 運行時間帯の拡充による夜間移動手段の確保について> 「施策1-1」の部分でも述べさせていただきましたが、夜間の移動手段の確保と同様に朝の移動手段確保も対になると思いますので、セットと捉えていただくことも必要か感じます。 なお、夜間の移動手段確保を考えた場合は、中心市街地の飲食店の閉店時間や都内から越後湯沢駅に到着する新幹線の時間帯を考慮していただけたらと思います。(イメージは、22時代、23時代)	ご意見のとおり夜間移動手段の確保のみならず、朝の移動手段についても利便性の良いものとしていきたいと考えておりますので、施策3-5の朝の交通確保に関する記載を加えます。夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、夜間移動手段の確保の実証実験の結果を踏まえて進めていきたいと考えています。
18-6	<策4-4 高齢者の運転免許返納の促進> 高齢者に配慮した、公共交通整備があつての運転免許返納の。促進につながると思います。 前述にも示したデマンド交通を含めた本計画の整備により、公共施設や買い物、病院 等までの移動手段が確保できることにより返納率は上がるのではないかと思います。	今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、町民の皆様が安心して暮らせる移動環境の整備を進めていきます。
19-1	1. 湯沢学園の登下校のバスについて湯沢学園の登下校のバスについての記載がありませんでした。中学生の徒歩通学圏は小学生より長い4kmほどで、特に冬場についてバス登校を望む声があること、下校のバスの時間が早く放課後の学園周辺での活動が十分にできないことなどの声があると聞いています。また、湯沢学園の登下校の良し悪しは、湯沢町として取り組むファミリー層の移住にとっても重要なテーマかと思えます。町内の移動に関する施策を総合的に展開していくことを目的とする本計画において、湯沢学園の登下校の課題についても記載すべきと考えますがいかがでしょうか。	今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、子供たちにとっても、安心して暮らせる移動環境の整備を進めていきます。また、第2章 地域の現状等の2.4.1教育施設の中に湯沢学園の登下校の現状の記述を加えます。
19-2	2. 南魚沼市へのアクセスについて公共交通に頼る湯沢町民には、湯沢町内の街中だけでなく、通学、通院、買い物のために南魚沼市へ移動するニーズもあると思います(都市マスタープラン資料編のP11~ P13参照)。このニーズが十分に満たされているのかという観点から、現在の課題と今後の施策も検討していく必要があるように思いますがいかがでしょうか。	広域的な移動の拠点としては越後湯沢駅がその役割を担うことになりませんが、本計画で設定する移動サービスレベルに基づき越後湯沢駅までのアクセスを改善していくことで、広域的な移動ニーズにも対応できるものと考えています。
19-3	3. 越後湯沢駅東口の歩行環境について 本計画は歩行者マスタープランを含んでおりますが、西口温泉通りの記載はありますが東口については記載がありませんでした。都市再生整備計画の都市構造再編集中央支援事業の計画 / 都市再生整備計画の目標を達成するうえで必要な誘導施設の考え方」には、「病院や商業施設等の誘導施設間の歩いて移動しやすい環境を形成し、歩行空間の向上することで地区の賑わいを創出する。」とありますが、このような東口についての計画も本計画へ記載するのはいかがでしょうか。	越後湯沢駅東口については、歩道上にアーケードがあるなど、西口に比べると歩行環境が整備されていることから記述をしておりませんが、第4章基本的な方針の4.2移動サービスの役割と目指す移動サービス体系の整理において「徒歩」の役割に「まち歩きによる、まちの魅力の体験や発見等の観光振興の役割を担う。」と記載しておりますので、東口に限らず、歩行環境整備を進めたいうえで、まちなかの賑わい創出についても検討を進めていきたいと考えています。なお、これに併せて施策2-5の記載を一部修正いたします。

湯沢町地域移動環境計画(案)2023～2027 に対するパブリックコメント結果と対応のまとめ

番号	意見	意見に対する対応
19-4	4. P19 町民アンケートについて 町民アンケートの対象は15歳以上の町民でしたが、湯沢学園に通う15歳未満の子どもたちも町内の交通弱者として本計画の重要な当事者かと思ます。子どもたちのニーズ・困りごとを踏まえた施策も展開いただきたいです。湯沢町内の子どもの交通環境は、ファミリー層の移住を推進していく上でも重要なテーマかと思ます。	今回のアンケートでは15歳以上の町民を対象としています。お子さんのいらっしゃる保護者の方、また10代からも多くの回答をいただいております。小中学生の移動に対する課題については、協議会でさらに検討を進めていきます。
19-5	5. P31 サービスレベルの設定 サービスレベルの目標値が記載されていますが、どの程度の変化・改善があるのか分かりやすくするため、現状のサービスレベル（「●分に1本」という運行間隔）も資料として記載いただけないでしょうか。	第3章移動サービスの現状と課題の中に記載を加えさせていただきます。
19-6	6. P39 グリーンズローモビリティの説明について「新モビリティ」の例としてシェアサイクル(新潟市)、電動キックボード(南魚沼市)の写りが掲載されていますが、グリーンズローモビリティは写りがありません。自転車やキックボードよりもグリーンズローモビリティの方が馴染みの薄い町民が多いと思ますので、こちらの例の写真も記載をいただくと良いかと思ますがいかがでしょうか。	施策3-1にグリーンズローモビリティに関する写真を追加いたします。
19-7	7. P40 「急行バス」「高付加価値路線」「高付加価値バス」について、それぞれの意味が分かりませんでした。もう少し定義や解説をいただけると良いかと思ます。	内容がわかりやすくなるように記述を見直します。
19-8	8. P40 「自転車をそのまま搭載するサイクルトレインやサイクルバス」があれば町民も雪国魚沼ゴールデンサイクルルートを楽しみやすくなり、町としてのサイクリングへの気運を高めるきっかけになるのではないかと思ましたので、ぜひ積極的に本施策に取り組んでいただきたいです。本計画を見て、今年からサイクリングに挑戦してみたいと思ました！	ご意見を参考に進めていきたいと思ます。
19-9	9. P45 湯沢学園(の子ども)に関する施策は45P「施策4-1 学校等における交通安全教育の推進」にしか記載がありませんが、しばね被害の防止についても記載してはいかがでしょうか。本年度の湯沢学園の子どもたちが参加した拡大学校運営協議会においても、子どもたちからしばねが危ないと言う声がこれまでと変わらずに上がっており、子供達自身が大人たちに対してできる活動はないかも議論するまでになっているようです。	しばねについて施策4-5として追加いたします。
19-10	10. P46 評価の指標について 目標値が全て「基準値より向上」とありますが、PDCAの観点から、具体的な目標値を置かなくてよいでしょうか？	・町民の移動満足度、・町民の将来の移動に対する安心度、・町内路線バスの利用者数、・湯沢町を訪れる観光客の満足度、・高齢者の運転免許証自主返納者数などについて、具体的な目標値に修正いたします。
19-11	11. P46 「湯沢町までの移動手段の自家用車割合」について「湯沢町までの移動手段の自家用車割合」ですが、目標値を「基準値より減少」とあります。湯沢町までの移動手段の自家用車割合が減少するという事は、(高速)バスか鉄道で来訪する観光客が増えることを意味するのかと思ますが、これだけをもって目標値として置き肯定的に評価する理由がよく分かりませんでした。(施策3-2「急行バス」「高付加価値路線」「高付加価値バス」の利用者を増やすことを目指すということでしょうか？)	バスなどの町内を移動する公共交通の利便性が向上することにより、観光などで訪れる際の自家用車の割合が減少し、渋滞や駐車場不足、環境などの様々な問題を改善できると考えて設定しています。なお、自家用車割合の具体的な低減策について、施策1-1、1-4、4-4に記載を加えます。
20-1	P. 8 新幹線の始発最終列車時刻が違う 新潟方面22:16発の後に23:08発の1本あり。東京方面7:22発の前に6:08発、7:09発の2本あり。(3月18日のダイヤ改正で、東京方面の発車時刻が全列車数分繰り下がりますが、大宮以遠の到着時刻は現行通りです。例：始発6:08発→6:10発、7:09発→7:13発など)	誤記がありましたので修正いたします。
20-2	P. 9 路線バス 誰を乗客としてターゲットにしているのか。通勤・通学利用であれば、バスと鉄道の接続は必須になる。	路線バスは町民や観光客など多くの方に利用していただいております。鉄道との接続については、通勤や通学、観光受け入れにも適した接続となるようにバスなどの運行を検討をしていきます。
20-3	P. 17 自転車 自転車の利用は少ない→ゼロではないから駐輪場は必要で、整備されていなければ荒れる。ラック利用で有料化・無人精算機等設置、収益性も兼ね備えては？	駐輪場の整備は施策2-7に基づいた整備を進めていきたいと考えております。ご意見を参考にさせていただきます。
20-4	P. 20 移動利便性 公共交通の便数・運行時間帯がニーズと合っているのか検証しているか？ダイヤ改正で反映しているか？	計画作成のために実施した町民アンケートにおいて、外出頻度や自宅を出発する時間や帰宅する時間を聞き取らせていただいております。ニーズに合った運行時間の検討を進めてきたいと考えております。
20-5	P. 21 移動環境 送迎バスの活用→本来の利用者に迷惑をかけないことを前提としながら、活用すべきはその通りだと思うし、タダで乗せるという訳ではない。	ご意見を参考にさせていただきます。
20-6	P. 32 湯沢版MaaS エンゼルグランディアに宿泊した際、実際に利用した。すごく良い取り組みだと思った。送迎のみだと駅→現地を往復するだけで素通りしていたが、地域を知るきっかけになった。参入する事業者にとっても地域貢献に繋がりが、ESG経営の実践で宣伝できる。	ご意見を参考に進めていきたいと思ます。
20-7	P. 34 サイクルルート ルート整備と駐輪場整備は一体となってほしい。サイクリング需要を取り込んでも、駐輪スペースがなければ無法地帯で荒れてしまう。	施策1-4自転車通行空間の計画的な整備推進と施策2-7駐輪場の整備による自転車利用環境の改善を併せて整備を進めていきたいと考えています。
20-8	P. 35 バス案内 系統番号整備とともに、停留所へのナンバリング導入も検討してはどうか。インバウンド需要で日本語が伝わりづらくても、分かりやすさが向上する。	停留所へのナンバリングは現在も実施しておりますが、誰が見ても分かりやすい案内表示に努めて進めてきたいと考えています。
20-9	P. 37 ICカードについて 例として交通系ICの場合、システム導入・カード発行コストは結構高い。それでも現金によらない支払い方法は、利便性向上であり釣銭準備にかかるコスト削減にも繋がる。	キャッシュレスサービスについては、様々なサービスがある中で、どれが町民や観光客、また事業者にとって最適なものかを選別し、なるべく早い段階で導入をしていきたいと考えております。
20-10	P. 38 駐輪場整備 ぜひお願いします。	駐輪場の整備は施策2-7に基づいた整備を進めていきたいと考えております。ご意見を参考にさせていただきます。
20-11	P. 40 サイクルトレイン 湯沢町内で完結せず、みなかみ町と連携して水上駅～越後湯沢駅間を活用できれば、自転車ではハードルの高い三国峠越えを気軽に回避できるルートとして需要があるのでは。自動車との接触事故防止にもなる。同区間は乗車率が非常に悪いので、乗車率向上にも繋がる。	ご意見を参考に進めていきたいと思ます。
20-12	P. 41 越後湯沢駅の活用 新幹線改札内東京方に、現在使われていない団体待合スペースが残っている。テッドスペースをもっと活用できないものか。	ご意見を参考に乗換え拠点や案内所としての越後湯沢駅の機能強化と併せて、鉄道事業者と連携を図りながら進めてきたいと考えています。
20-13	P. 43 バスの運行時間帯 最終バスの繰り下げもそうだが、6～7時台の新幹線に乗車できるバスがあれば、なお充実する。新幹線通勤×リゾマン移住定住へのハードルが低くできるのではないかと。実際には新幹線通勤のために自動車移動・駐車場確保が必要な現実がある。	ご意見のとおり夜間移動手段の確保のみならず、朝の移動手段についても利便性の良いものとしていきたいと考えておりますので、施策3-5の朝の交通確保に関する記載を加えます。
21	○意見 ・計画の目的や目標、施策、指標などに環境問題についての視点を盛り込んでほしい ○要旨 近年問題になっている世界的な気候変動に対して湯沢町や湯沢町民が何をできるのか意識した計画にしてほしいです。政府の掲げる2050年の脱炭素社会という目標や、国連の言う持続可能な未来というのは湯沢町自然保護憲章や湯沢町環境基本計画の理念とも一致していると思ます。 一方で、それらは効果を実感するのが地球規模・世界規模と大局的であって、地方自治体の具体的な施策として行うには難しい面もあるのは事実です。ですので、例えば町民が平均して移動を行う際に放出している一年間の二酸化炭素量を概算で計算し、それを何%削減することを目指すだとか、あるいは観光客が来訪する際に自家用車から他の移動手段に転換した時にどれくらい二酸化炭素の削減を見込めるのかを算出して、計画期間内にどれくらい転換させることを目標にするかなどが考えられるかと思ます。もちろんバスや送迎方法の見直しも全体として二酸化炭素削減に結び付くのは言うまでもありません。 ESD(持続可能な開発のための教育)が進められている教育現場や、近年増加傾向にある訪日外国人旅行者も含めて、その地域がどれだけ環境に優しい指向であるかのアピールというのはどの分野でも大きな流れとして無視出来なくなってきています。世界や国内のトレンドを行政でもきちんと把握し、エンカル消費やESG投資、CSR(企業の社会的責任)など、今後も移動環境をきっかけに社会資本の移動や人々の消費動向に変化が生じると考えられる要素を踏まえ、それらを意識した計画になるように望みます。	本計画では徒歩や自転車、公共交通で移動しやすい持続可能な環境の構築を目指すことで、地球温暖化対策や低炭素社会など環境対策の推進につながると考えており、湯沢町環境基本計画と関連付けて進めていくこととしています。

湯沢町地域移動環境計画(案)2023~2027 に対するパブリックコメント結果と対応のまとめ

番号	意見	意見に対する対応
22	<p>○意見 ・自転車のルートについて</p> <p>○要旨 34ページの施策1-4自転車通行空間の計画的な整備推進について意見します。 ②として、「日常利用のネットワークを自転車利用ネットワーク路線として指定します」とあります。日常利用として自転車のニーズが最も高いのは運転免許がなく、体力があり、積極的に外出目的のある層、つまり中高生だろうと思います。 湯沢町では子ども園から湯沢学園まで送迎バスが基本で、高校生になるとバスダイヤの都合で(別項に譲ります)親の送迎が不可欠です。言い換えると自転車通学を想定した道路整備が成されていません。結果的に、他の自治体においては普通に自転車通学が行われているのに、交通安全を言い訳にして自転車利用のための環境が整備されてきませんでした。この際、地域移動環境計画策定というこの機会を転機として、子どもたちが安心して自転車に乗ることができるまちづくりを目指すことをお願いします。</p> <p>本文でサイクリング利用を含むサイクルツーリズムについて言及している箇所がありますが、サイクリストが町を訪れる方向性としてはまず自転車にとって良い環境の自治体があり、その魅力に気づいた利用者が結果的に観光として訪れるという、言わば住民サービスとして始まった自治体の自転車関連の事業がもたらす副次的な効果の帰結であって、本質的には住民・町民が自転車を安全・安心・快適に使うことができる町であるかという部分が先に立ちます。浦佐のポタリングはその良い例でしょう。 この計画において最も行政に求められているものは町民の移動環境の質の向上だろうと思います。来訪者を意識することも重要ですが、町民に対する施策が置き去りでは主従が転倒です。ナショナルサイクルルート整備を一つのきっかけとして、そこを普段使う我々住民の中のどんな人がどういうときにどうやって自転車を使うのか、そしてどこに問題があってどうすればその問題もっと簡単な言葉で言えば「子ども達に自転車で通学をさせたい」です。 駐輪場の整備、ルートやネットワークの考え方などもこれを核にさせていただくと理解がスムーズではないかと思えます。 よろしくをお願いします。</p>	<p>町民や観光客、また通勤や通学を問わず、自転車を利用する方々が安全に走行できるように、施策1-4に基づきながら環境の整備を進めていきます。 また、サイクルルートの整備については、国の要件で「誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること」と規定をされており、この整備を進めることにより町民と観光客の双方にとって安全な環境が整備されるものと考えています。</p>
23	<p>○意見 ・拠点施設としての越後湯沢駅周辺エリアについて</p> <p>○要旨 越後湯沢駅は湯沢インターチェンジと並んで大きな交通発生源です。ここを起点として自転車ルートにアクセスする場合、現状では設備が不十分に感じます。 具体的には駐車場不足、駐輪場不足、着替えやシャワーなどプライベートスペースの不足です。 いま町の開花八策に500万人観光回復とあり、観光振興計画にも通年型観光や受け入れ体制の強化が謳われています。例えばグリーンシーズンの観光の目玉として雪国魚沼ゴールデンサイクルルートなどを始めとしたサイクリングを主な観光産業としようとした際に、現状では必ず越後湯沢駅がネックになります。 年間何万人くらいが越後湯沢駅を起点とした観光利用・自転車利用になると想定しているのか、そのための準備をしてくれているのかこの計画からは読み取れません。 冬の期間では乗降者が1万人になる日もあります。スキー場には駐車場もレンタルスキーもシャワーも更衣室もあるためこれらを受け入れることが可能なわけですが、湯沢の夏場の観光施設にこれらを用意している場所がかなり限られるため数字が伸びないのは必然です。 もし越後湯沢駅(あるいは駅ビルかその徒歩圏内)に数十人、数百人が利用可能な駐車場、駐輪場、更衣室、ロッカー、シャワールーム(もしくはサウナか温泉)を備えた施設があるなら、町長の言う500万人観光回復も夢ではないでしょう。 お客様はただルートを設定すれば勝手に来てくれる訳ではありません。そこでどうやって過ごすことができるのか、必要な施設はあるのか、サービス体制はどうなっているかまで含めてシミュレーションをしてみなければ絵に描いた餅に過ぎません。 自動車に自転車を載せてやっていくのであれば駐輪場が足りませんし、バスや電車でやってきてレンタサイクルを借りるのなら台数がほとんどありません。スポーツをやる人が求めるシャワーや更衣室の必要性については言うまでもないでしょう。仮にスキー場が夏場に自転車を中心とした施策を始めるとすれば今度はそこまでの路線バスがありません。 駅を基点として自転車ルートを考えるのは私も良いことだと思います。イベントをやったりアプリと連動させたりするというソフトの充実も必要でしょう。その構想を実現するためにはハードウェアの準備がどうしても必要です。 マスタープランでも駅周辺のにぎわい創出を推進すると書いてありますし、県内の玄関口として交通結節点の機能の充実を図るとも書かれています。駅前環境、西口、東口いろいろな考え方はあると思いますが、交通の円滑化としては繰り返し申し上げるように駅周辺での駐車場、駐輪場、更衣室などの整備が欠かせません。関連する計画で整備するためこの計画ではその予定が無いのかもかもしれませんが、利用者からすれば早く整備してほしいというその一言に尽きると思えます。 どうか越後湯沢駅周辺の拠点化に資するような計画をお願いします。</p>	<p>ご意見を参考にさせていただきながら、施策3-4の内容にも基づいて越後湯沢駅の機能強化を進めていきたいと考えています。</p>
24-1	<p>21年11月にさいたま市から移住してきたものです。日頃より公共交通機関での移動に際して、気になっておりましたので、湯沢町地域移動環境計画(案)があると知り、拝見させていただきました。いくつか意見を述べさせていただきましたので、ご確認いただければ幸いです。</p> <p>●32ページ 施策1-1および1-2について ・MaaSの実証実験は、1日乗車券で片道利用ができず、しかも乗車前にチケットを買わないといけなかったのが、全く使いたいと思えなかったのも、もしかた実証実験をする際には、「1回いくら」で乗車できれば、利用してもよいかなと思います。町民は乗り放題よりフラットと使えるスキームのほうが嬉しいですね。 ・都内や観光地によくある「巡回バス」の導入検討は難しいのでしょうか。 ルートとしては、岩原・中里くらいまでを網羅した内回り(町役場やスーパー、シェアオフィスなど公共施設や、いちご園やフィッシングパークなど観光施設を回り、少し離れたエリア(大源太、苗場など)を回る広域ルートは、季節限定で運行していく。財源は、地元の企業や観光施設、飲食店などから協賛金とする。協賛メリットとして、金額に応じてバス車体へラッピング広告、車内へのパンフレット設置、車内のデジタルサイネージを設置し、デジタルポスターやCMを放映することで観光PRにも繋がる。(もちろんイベント情報やその他お知らせも放映可能) 本数は30分間隔くらいあると、利用しよかなという気持ちになりやすいです。また、アプリもしくはHPで運行状況がリアルタイムに分かると、今日の辺を走っているかが分かるので時刻表不要、到着時刻も設定不要なため、比較的フレキシブルな運行が可能。 ※参考: https://www.hinomaru-bus.co.jp/free-shuttle/nihonbashi/ ・ちなみに、スキー場やホテルの送迎バスは、その利用者が多いので、途中で乗れない可能性も十分に考えられるため、利用できるようにするなら増便等の検討も必要だと思います。</p>	<p>ご意見を参考に検討を進めていきたいと考えています。</p>
24-2	<p>●35ページ 施策2-1について ・統一化した情報をHPやアプリなどで確認出来れば、「混んでいるから早く並ぼう」「まだゆっくりできそう」など、時間を有効活用することができるのではないのでしょうか。</p>	<p>ご意見を参考にさせていただきます。</p>
24-3	<p>●36ページ 施策2-3について ・新幹線から在来線やバスの乗り継ぎが悪いので、検討していただきたいです。特に、夕方より前(日中帯)の時間帯の新幹線で湯沢駅に到着すると、バスへの乗り継ぎが絶望的に悪く(ちなみに電車はそもそも無い状況であるため)、家族に迎えに来てもらわないと1時間程度待つことになり、早く帰ってきて帰れず困っています。しかしながら、JRとの調整は難しいのかなとも思ったりはしますので、それであればバスの本数は増やすか乗り継ぎがスムーズにできるようなダイヤの見直しをお願いします。</p>	<p>鉄道との接続については、通勤や通学、観光受け入れにも適した接続となるようにバスなどの運行を検討をしていきます。</p>
24-4	<p>●37ページ 施策2-4について 電車、バス、その他今後検討いただく全ての乗車に対しての希望としては、SuicaやQRコード等スマホで完結して(現金や紙チケット以外で)乗車ができるように早急に対応してほしいです。電車は、昨年9月に回数券の販売が終了してしまったため、わざわざ切符を買ったり、駅で清算しなければならずとても不便です。現金や紙チケットだと外国人も観光客はもちろん、町民でさえもわざわざ購入するために出向かなければならず、乗りたいときにすぐ乗れないうえに、今後観光客が戻ってきた際、販売側も対応に追われてしまい、双方デメリットかなと感じます。また、関東圏に住んでいる人たちの多くは、現金で電車やバスに乗ることはほぼないです。ご年配の方もSuica持っています。私の父も70代後半ですが使っています。私自身も普段から財布にはあまり現金(特に小銭)は入っておらず、バスや電車に乗るときだけ小銭を入れています。スマホ1台で何でも出来る時代に「紙チケットが誰でも使いやすい」という考え方は一旦フラットにすべきなのかなと思います。今後、観光や移住者を受け入れようとするならば、電子マネー、QRコード決済の導入が必要不可欠です。</p>	<p>キャッシュレスサービスについては、様々なサービスがある中で、どれが町民や観光客、また事業者にとって最適なものかを選別し、なるべく早い段階で導入をしていきたいと考えております。</p>
24-5	<p>●39ページ 施策3-1について グリーンシーズンでの新たなモビリティの活用は賛成ですが、現在設置されているエコバイクは登録がうまくできず、問合せも返ってこず、結局使えないままでしたので、メーカーなのか、仕様なのかの変更を希望します。また、電動タイプのモビリティについては、車やバイクを乗り慣れてない人が乗ると、よろける、一通逆走、道路の真ん中で急に停車、並走等、交通ルールを無視する方が多く発生しますので、歩行者の安全を確保するためには低速度であっても慎重に検討すべきだと思います。</p>	<p>ご意見を参考にさせていただきます。</p>
24-6	<p>●43ページ 施策3-5について 夜間の交通手段については、飲食店が閉店する時間までは運行していると、外食需要は上がると思えます。オフシーズンでも1時間に1本(新幹線との乗り継ぎ重要、さらに最終で帰ってきてきても乗れる)と、家族の迎えがなくても帰れると非常にありがたいです。また、集客イベント等がある場合には、イベント主催者と連携し、臨時便の運行をお願いします。一度に大人数を輸送できるバスを運行することで、タクシーに乗らずとも岐路につけ、タクシー利用者が減ることで台数が少なくとも回すことはでき、人員不足も少しは解消できるのではないのでしょうか。(先日、ユーミンのライブの日に夜中1時くらいに駅から帰ろうとしたら、タクシーが全然来なくて1時間半ほど待った経験があります。運転手に聞くと、その日は2台だけで回っていたそうです。)</p>	<p>夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、夜間移動手段の確保の実証実験の結果を踏まえて進めていきたいと考えています。</p>
24-7	<p>●46ページ 第7章7-1について 目標値の設定について、向上、減少のみで、具体的な数値は設定されないのでしょうか？</p> <p>以上になります。どうぞよろしくお願いいたします。</p>	<p>・町民の移動満足度、・町民の将来の移動に対する安心度、・町内路線バスの利用者数 ・湯沢町を訪れる観光客の満足度、・高齢者の運転免許証自主返納者数などについて、具体的な目標値に修正いたします。</p>

湯沢町地域移動環境計画(案)2023～2027 に対するパブリックコメント結果と対応のまとめ

番号	意見	意見に対する対応
25-1	35ページから始まる「越後湯沢駅のバス案内の統合整理」ですが、バス乗り場がまとまったのは大変利便性が向上したと思います。課題に感じるのは、バス乗り場のと列整理です。5の乗り場は休日等は大変混み合い通行者が苦労しています。案内スタッフの教育やハード面での整備を願います。また、後の項目にも出てきますが、バスに限らず決済手段にICカード等の完全導入は満足度向上に不可欠だと思います。地域連携ICカードの導入等、具体的な検討を願います。カード一枚で決済できることはスムーズな乗り降りや地域の利用者にもメリットにつながると思います。	冬季間において、越後湯沢駅東口のバス乗り場については案内の見直しやお客様の誘導など試験的な対策を講じながら対応している状況です。引き続き観光事業者と協力しながら対策を進めていきます。また、キャッシュレスサービスについては、様々なサービスがある中で、どれが町民や観光客、また事業者にとって最適なものかを選別し、なるべく早い段階で導入をしていきたいと考えております。
25-2	37ページの施作2-5ですが、路上駐車は通常の取り締まりで無くなることは難しいと思います。歩行者天国にすることも含めて利用者のマナーやモラルに頼らない方法を検討していただきたいと思ひます。	ご意見を参考にさせていただきながら対策を進めていきたいと思ひます。
26-1	P37 施策2-4 町内移動サービスの乗車券について、湯沢町民は南魚沼市との往来が日常的になっているので、町内のみならず南魚沼市と併せたエリアで検討してほしい。	ご意見を参考に検討を進めていきたいと思ひます。
26-2	P37 施策2-5 温泉街の安全な歩行空間の整備については、観光地として必須事項。駐停車の取締り、付近の駐車場等の設置などを進めながら、温泉街を車両不進入エリアにしてしまうのはどうか。期間、曜日などを決めて限定的に試行しては。	ご意見を参考にさせていただきながら対策を進めていきたいと思ひます。なお、越後湯沢駅東口においては、実証実験を実施しており、引き続き検討していきます。
26-3	P43 施策3-5 新幹線の始発、最終時間に合わせたバスの運行を。	鉄道との接続については、通勤や通学、観光受け入れにも適した接続となるようにバスなどの運行を検討をしていきます。夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、夜間移動手段の確保の実証実験の結果を踏まえて進めていきたいと考えています。
26-4	その他 ・今は車移動がほとんどで特に困っていることはないが、免許返納後の移動手段については不安。現状では老後に湯沢町で安心して暮らしていける気がしない。 ・免許返納時に最寄りのバス停やバス時間、公共交通の案内はしているのかどうか。 ・カルチャーセンターでの子どもの教室に参加させたいが、平日の早めの時間が多く送迎ができないため参加を断念しているという声をきく。町でこども園からカルチャーセンターへの送迎を可能にできないか。	免許返納時に限らず、バス停や運行時間等のご案内を施策3-4に記載している「モビリティ・コンシェルジュ」機能を持つ観光案内所で対応できるように整備していきます。また、今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、町民の皆様が安心して暮らせる移動環境の整備を進めていきます。
27	・路線バスのルートとダイヤについて 私は土樽地区に住んでいます。始発のバスが8時の上りの新幹線と接続されておらず不便です。帰日も最終が18時台と早く21時の中里行きの上越線が頼みの綱です。1度라도高速バスのバス停から歩いて帰ったことなどもあります。ランパーツ、リヴィエール、プラージュ、フォーレなどマンションがあるのにバス停が遠く不便そうにされています。フィッシングパーク、カルチャーセンター、ローブウェイ、いちご園などにバス停が 無く県外から遊びに来た人を案内しようと思っても出来ないのが不便です。 ルートとダイヤの最適化をお願いします	今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、町民や観光客の皆様が安心できる移動環境の整備を進めていきます。夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、朝の移動手段についても利便性の良いものとしていきたいと考えておりますので、施策3-5の朝の交通確保に関する記載を加えます。
28-1	P9 路線バスについて 湯沢町の子供達は高校はすべて電車を利用しなければならない。朝は数年前から早い時間帯がでるようになったが帰りは部活動をしてくる生徒にはバスの最終が早く間に合わない。現在湯沢から長岡までの高校へ行く子供達がいるのでそれぞれの高校生にアンケートをとり最終時間を設定した方がよいのではないかと。通学の不便さでやりたくてもできない子供たちがでないよう考えて欲しい。	本計画を作成するために実施したアンケートは15歳以上の町民を対象に実施しております。また、今回の計画では、町内のエリアごとにバスなどの輸送サービスの運行頻度や停留所までの距離など、移動サービスレベルを設定しております。運行本数についても、この移動サービスレベルに基づきながら検討し、高校生を含む町民の皆様が安心できる移動環境の整備を進めていきます。夜間移動手段の確保については、施策3-5の内容に基づいて進めていきます。また、朝の移動手段についても利便性の良いものとしていきたいと考えておりますので、施策3-5の朝の交通確保に関する記載を加えます。
28-2	P10 宿泊施設、スキー場等の送迎バス 個々の施設ごとにはお客様にとっても良い点であり各事業所の宣伝にもなるが道路の混雑や近い将来宿泊業ごとのバスを持つことができない宿泊もでてくると思う。バスの運行時間を減らすのではなく、送迎バスを減らすことを考えてみることも必要。駅などでの送迎バスの混雑も減るのでは。	施策1-1において、送迎バスの路線バスへの転換や統合など効率的な運行を進めることを記載させていただいておりますので、これに基づいて環境整備を進めていきたいと考えています。
28-3	P9 タクシー運転手の高齢化、不足が問題になっているがこれはコロナ禍後の影響も大きい。一度その職種を離れると戻ることが難しい。1年中を通して安定ある稼働ができ、若い人達もやりたくなるような魅力づくりが必要。また高齢者の足の無さ解消を目指し町内はどこでもワンコイン（500円）で乗れるようなタクシーができればよいのではないかと。どうまとめるかが課題ではあるが神立方面、土樽地区、浅貝地区ごとの乗り合いタクシーもよいのでは。平日のバス利用は少ないのでは。	ご意見を参考にさせていただきます。
28-4	P13 レンタサイクル導入は賛成だが乗ってみるとわかるは湯沢町はほとんど平坦な道が無い。上るか下るかである。やはり電動自転車も多く必要なのでは。道路を考えると特に自転車走るところがあるわけではないので車との並行走行は事故が増えるのではないかと。	電動自転車のレンタルについては現在も導入されており、今後も観光事業者と連携を図りながら進めていきます。自転車の通行空間の整備については施策1-4の内容に基づき、安全な環境整備を進めていきたいと考えています。
28-5	P41 観光案内所について バス、乗り物の案内を考えるとしっかりとした案内所が東口に必要。	ご意見を参考にさせていただきます。
28-6	自転車の種類によって用途はそれぞれ違うので使い方、使う場所の検討も必要。	ご意見を参考にさせていただきます。

パブリックコメント提出件数 28件（意見数82件）

※番号について

- ・親番が同じものは、1件のパブリックコメントとして提出されたもの。
- ・抜番は、1件のパブリックコメントの中にあつた意見ごとに付番したもの。