

## 第2回ふれあいバスを考える会での意見/要望とその対応方針

第2回ふれあいバスを考える会での意見とその対応方針をまとめます。

【表の凡例】

開催会場	
①	鵜沼福祉センター
②	緑苑コミュニティセンター
③	新鵜沼台コミュニティセンター
④	陵南コミュニティセンター
⑤	各務福祉センター
⑥	中央ライフデザインセンター
⑦	稲羽コミュニティセンター
⑧	蘇原コミュニティセンター
⑨	川島ライフデザインセンター
⑩	那加西福祉センター
⑪	産業文化センター
⑫	尾崎中央ふれあい会館

対応方針			
対応/反映	○	ふれあいバス再編案（平成 27 年 10 月～）に反映/対応した意見	20 件
一部対応/反映	△	ふれあいバス再編案（平成 27 年 10 月～）に一部反映/対応した意見	15 件
継続検討	→	継続的に検討する意見	11 件
対応/反映せず	×	反映/対応しない意見	30 件

◆ ルートに関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
① 鶉沼福祉センター	■坂の上にある団地の中（愛宕神社付近）にふれあいタクシーの停留所を設けて欲しい。	×	鶉沼中学校前のバス停まで約 250m、鶉沼市民 SC まで 500m 以内の距離にある。鶉沼市民 SC はふれあいタクシーの乗降ポイントになっているほか、鶉沼線、東西線の乗継ポイントになっていることから、停留所の新設は見送る。
	■鶉沼線のルートを変更し、鶉沼中学校～各務おがせ町バス停の間はバス路線にして欲しい。	×	平成 26 年 6 月に実施した乗降調査では、おがせ 8 丁目のバス停利用者は IR 鶉沼駅行は乗降とも 0 人、産業文化センター行は乗車 0 人、降車は 0.5 人であった。利用状況等、総合的な観点から今回の見直しで当該エリアはふれあいタクシーで対応したいと考えている。
② 緑苑コミュニティセンター	■ふれあいバスの充実はありがたいが、その事により岐阜バス路線（緑苑団地線）が無くならないようにして欲しい。	○	路線バスとふれあいバスのすみ分けにより、路線競合を回避する。バス会社にもその点についてしっかり要望していきたい。
	■緑苑コミュニティセンターの前や敷地内にバス停を設置して欲しい。	×	警察と現場確認したが、緑苑コミュニティセンター周辺は、道路が坂道であること、カーブであること、横断歩道の手前であることなどから、新たなバス停の設置は困難であるとの判断に至った。周辺にも適当な場所がないことから、見送ることとした。
	■緑苑コミュニティセンター周辺にバス停を設置するため、工事により坂の途中を平坦にし、その場所にバス停を設置することはできないか。	×	勾配がきつく、道路工事をおこなったとしても、平坦にすることは困難なことから、設置は難しい。
③ 新鶉沼台コミュニティセンター	■テラスノバの前にバス停を設置して欲しい。	△	テラスノバ、アネックス、シャトレのマンション群の最寄のバス停として、鶉沼線のルート上にバス停（鶉沼山崎町 5 丁目）を新設する。テラスノバの前となると、ルート変更が必要となり、またルート変更に伴い新たなバス停の調整が必要となること、民間路線バス（緑苑団地線等）との競合を回避するため、まずは現在のルート上でバス停を新設することで対応させていただきたい。
	■現在のルートは分かりづらいので、分かりやすいルートにして欲しい。	○	現在の路線名「西部鶉沼線」「東部南部線」「北部川島線」の名称がわかりにくいという意見もあり、「那加線」「稲羽線」「川島線」「蘇原線」「鶉沼線」「東西線」という名称に変更する。現在の市の端から端までを 2 時間かけて走る路線から、それぞれの地域を鉄道、病院、商業施設などをまわる路線に再編し、わかりやすい路線に見直す。
④ 陵南コミュニティセンター	■（丸子団地から）現行の西部鶉沼線で行けている鶉沼東の福祉センターに行きたい。	○	ふれあいタクシーとふれあいバスの鶉沼線を乗り継ぐことで移動できる。今回の見直しでは、路線がコンパクトになることから、全ての目的地に乗継ぎなしで行くことは難しく、1 回の乗継はご容赦願いたい。乗継は時間の関係・料金の面で負担がかかることから、ダイヤの調整や割引制度などで出来るだけ負担を軽減したい。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
④ 陵南コミュニティセンター	■ (丸子団地から) ふれあいタクシーを使ってジョイフル鶴沼に行きたい。	○	ジョイフルの近くにふれあいタクシーの停留所(ジョイフル各務原前)を設置する。乗換なしで行くことができる。ふれあいタクシー対応地区は、停留所のみが表示されており、路線が描いてないため行くことが出来ないと誤解をされがちであるが、停留所であればどの場所でも行くことが可能。東は市民プール、北はアピタや名電各務原まで乗継なしで、最短ルートで行くことができる。ただし、タクシーではないため、乗合となること、目的地の近くのふれあいタクシーの停留所までの移動となるため注意していただきたい。
⑤ 各務福祉センター	■ サンバレー～JA の間にふれあいタクシーの停留所が欲しい。	○	ふれあいタクシーの停留所(金場公民館)を新設する。
	■ ふれあいタクシーも、タクシーのように停留所以外の場所でも乗り降り出来る様にしていきたい。	×	様々な運行形式について検討した結果、ふれあいタクシーはエリア内の停留所間のみの運行形式(自由経路ミーティングポイント型)を導入する。いわゆるタクシーではなく、ふれあいバス事業の一環ということで、停留所から停留所までの移動ということでお願いしたい。
	■ 船山町のバス停にふれあいバスも利用出来るように要望していたが、改善されているので評価できる。	○	ふれあいバス稲羽線のバス停(船山町)を設置するのでぜひご活用いただきたい。
	■ 国所、駒場はふれあいバス路線にして欲しい	○	ふれあいタクシー対応エリアからふれあいバス路線に見直しする。
⑥ 中央ライ フデザイン	■ 関市にある中濃支援学校までふれあいバスで行けるようにして欲しい。	×	三柿野駅から関倉知線が出ており、中濃支援学校まで行けることから、そちらをご利用いただきたい。 民間路線との競合は避ける方針。
⑦ 稲羽コミュニティセンター	■ 目的地までふれあいタクシーで行きたい。	×	様々な運行形式について検討した結果、ふれあいタクシーはエリア内の停留所間のみの運行形式(自由経路ミーティングポイント型)を導入する。いわゆるタクシーではなく、ふれあいバス事業の一環ということで、停留所から停留所までの移動ということでお願いしたい。
	■ 稲羽線と川島線のルートの一部交換して欲しい。稲羽線は、三井地区を通り、大野町を経由しながら中屋地区、松本を通るルートとなっているが、稲羽西地区エリアはカットし、直接松本に入り、前渡方面に行くルートにして欲しい。	×	現在の利用状況等を確認した結果、稲羽西地区も利用があることから、現在の路線を踏襲したい。稲羽西地区エリアはカットしない。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑦ 稲羽コミュニティセンター	■ 稲羽線で JR の駅にも直接行けるようにして欲しい。	×	稲羽線は弓道場前付近の病院の利用者が非常に多く、また弓道場を過ぎてから名電各務原駅方面に行くバスルートがないことから、稲羽線については直接 JR の駅と接続することが難しい。直接の乗入は困難であるが、名鉄各務原線や川島線との乗継により、JR の駅へのアクセスが可能、(美濃加茂の病院には、) 新鵜沼駅から JR 鵜沼駅に乘換る事で行くことが出来るということでご容赦いただきたい。
⑧ 蘇原コミュニティセンター	■ 六軒駅周辺のバス停を廃止しないで欲しい。	△	六軒駅周辺地域・柿沢地域・蘇原駅周辺地域のふれあいバス需要に対応するため、ふれあいバス蘇原線の一部ルート(東海中央病院～蘇原中学校南口間)を変更する。六軒駅周辺のバス停については、六軒北を新設することで対応したい。
	■ 大島地区はバス停が遠く買い物などに不便である。	△	道路が狭いこともあり、大島地区の中までバスが入って行く事が困難であり、那加線の蘇原大島または大島町のバス停をご利用いただくことでお願いしたい。
	■ 蘇原駅から南側を通り、六軒駅を經由してはどうか。	×	六軒駅周辺地域・柿沢地域・蘇原駅周辺地域のふれあいバス需要に対応するため、ふれあいバス蘇原線の一部ルート(東海中央病院～蘇原中学校南口間)を変更する。六軒駅周辺のバス停については、六軒北を新設することで対応したい。
⑨ 川島ライフデザインセンター	■ くすり博物館には停まらなくてもいいのではないかな。	△	開館していない朝夕の時間帯は通過する。確かに市民がバスに乗りくすり博物館に行く方は少ないかもしれないが、市の観光施設の1つであり、市外の方にもご利用いただきたいと考えていることから、バス停は残したい。現在は営業時間外も寄っているが、地域の方の利用は少ないと思われる事から、営業時間内のみ寄ることとしたい。
	■ 川島線で新加納内科の近くにバス停を設置して欲しい。	×	新加納内科の前にバス停を設置するのはスペースの問題等で困難である。またルートを大幅に変更しなければならないため見送る。徒歩で行ける距離に新加納町東のバス停があるため、ご利用いただきたい。
	■ 渡西口から北上する際、橋を渡る前にバス停を設置して欲しい。	×	現場を確認したが、安全な場所が確保できないため、バス停設置は困難である。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑨ 川島ライフ デザイン センター	■西回りルートは、新那加駅止めではなく、産業文化センターまでまわって欲しい。	×	イオンモール各務原線と競合路線となること、全体の所要時間がさらにかかること、産業文化センター前のスペースがないことなどから新那加駅北口止めとする。
⑪ 産業文化 センター	■那加線を片回りではなく両回りにして欲しい。	○	産業文化センターを起終点とする両回りの運行に変更する。
	■川島線を循環線にしてもいいのではないか。	×	岐阜バスのイオンモール各務原線との競合を避けるため、産業文化センター及び新那加駅北口を起終点とする。

#### ◆ ダイヤに関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
① 鵜沼福祉 センター	■パターンダイヤにして欲しい。	△	路線延長及び運行所要時間より、可能な路線（蘇原線）についてはパターンダイヤを導入する。
	■名鉄各務原線やJR 高山線のダイヤに接続してほしい。鉄道の遅延に対応して欲しい。	△	名鉄各務原線及びJR 高山線との接続に配慮した運行ダイヤを可能な限り設定するが、ふれあいバス及びふれあいタクシー間の接続を優先するため、鉄道の遅延に対応するのは困難である。
② 緑苑 コミセン	■1時間に1本の運行はありがたい。	△	概ね1時間に1本程度の運行を目標にした路線設定とした。中には距離や台数の関係から難しい路線もある。
⑧ 蘇原 コミセン	■1時間に1本は良く出来ていると思う。	△	概ね1時間に1本程度の運行を目標にした路線設定とした。中には距離や台数の関係から難しい路線もある。

#### ◆ 乗継に関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑥ 中央ライフ デザイン センター	■福祉施設（さわらび苑）に通うため、福祉の里バス停まで毎朝3～4人が利用しているが乗り継ぎが発生すると利用が困難になってしまう。	△	利用時間のみ延伸することにより、当該エリアの方はふれあいタクシーの利用が不可となること、運転手の労働時間の関係から2便減便となること、蘇原線のパターンダイヤ設定がくずれることなど、全体に与える影響が大きいことから、蘇原線をさわらび苑まで延伸することはしない。 ふれあいタクシーの停留所をさわらび苑の敷地内に新設し、乗継の対応について共に考えていくという事をお願いしたい。
⑦ 稲羽	■乗継割引を考えて欲しい。	○	運行业者が決まらないとはっきりした事は言えないが、ICカード利用による乗継割引の導入を検討したい。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑨川島ライフ デザイン	■以前よりも県病院に行くのが便利になりそうだと感じる。	○	イオン各務原への乗り入れにより岐阜市の373バスとの接続を図る。
	■笠松町のバスとの乗継ぎを便利にして欲しい。	○	東米野において笠松町公共施設巡回町営バスとの接続を図る。
⑩那加西福祉センター	■市民会館以外でも乗り継ぎができるようにして欲しい。	○	乗継拠点及び乗換拠点を複数箇所に設ける。
	■乗継料金がかからない方が良い。	△	運行業者が決まらないとはっきりした事は言えないが、ICカード利用による乗継割引の導入を検討したい。
	■乗継料金がかかれば、新加納地区の住民は那加西福祉センターまできて会議に参加できると思う。	△	運行業者が決まらないとはっきりした事は言えないが、ICカード利用による乗継割引の導入を検討したい。
⑪産文 センター	■バス停の表示が両面どちらから見ても分かるようにして欲しい。	→	バス停デザイン作成にあたり、対応を検討する。

◆ 運賃に関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
①鵜沼福祉センター	■乗継を無料にして欲しい。	→	利用されない方からは、料金を値上げしても良いのではという意見もある中、見直し後も基本料金は100円を維持させていただきたいと考えている。 乗継については、ICカード利用による乗継割引の導入を検討したい。
	■高齢者パスポートを考えて欲しい。	×	ふれあいバスに関しては利用者負担の観点から現行通りの1利用100円とする。 ふれあいタクシーに関しては小学生・高齢者・障がい者は半額の150円（一般は300円）とする。
⑥中央 ライフ	■定期券を検討して欲しい。	→	1日乗り放題券を導入する。定期券の導入は今後の検討課題とさせていただきたい。
⑧蘇原 コミセン	■一般は距離対運賃、高齢者は割引してはどうか。	△	ふれあいバスに関しては利用者負担の観点から現行通りの1利用100円とする。 ふれあいタクシーに関しては小学生・高齢者・障がい者は半額の150円（一般は300円）とする
⑫尾崎中央ふれ あい会館	■乗継券を導入し、市内全域100円で利用したい。	→	ICカード利用による乗継割引を導入する。乗継券の導入は今後の検討課題とさせていただきたい。
	■回数券を検討して欲しい。	→	1日乗り放題券を導入する。回数券の導入は今後の検討課題とさせていただきたい。

◆ 車両に関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
台 ③ 新 鷗 沼 ミ セ ン	■現在の午前便は利用者が多く立っている方も多いため、席数を増やして欲しい。	△	現行車両を踏襲するが、運行頻度の増大により利用者の分散を図る。
コ ミ セ ン ⑦ 稲 羽	■路線毎に車両を色付して分かりやすくして欲しい。	×	最少のバス車両数で対応するため、1台のバスが複数路線に対応することで効率化を図りたいと考えており、また、車両整備や車検などの際には予備車に対応しなければいけない事から、路線毎に色を別けることは考えていない。
デ ザ イ ン ⑨ 川 島 ラ イ フ	■全て低床バスにして欲しい。	○	新規購入するバスもバリアフリーに対応したノンステップバスである現行車両を踏襲する。 ただし、車両点検等により代車運行する代車についてはノンステップバスではない車両となる。

◆ 利用促進に関する意見

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
台 ③ 新 鷗 沼 ミ セ ン	■バス停名に店の名前をつけて、その店から金銭的な支援を得たらどうか。	→	商業施設等の施設名を設定したバス停を複数箇所を設置する。 企業協賛については今後の検討課題とする。
コ ミ セ ン ⑦ 稲 羽	■どのバスでどこに行くか分かりやすくして欲しい。	→	分かりやすいバスマップ作成等、利用促進に努める。利用者の意見を聞きながら作成する計画。
ン ター ⑪ 産 文 セ	■乗継拠点やバス停は雨にぬれないような屋根が欲しい。	△	乗継拠点及び乗換拠点において優先的に屋根の設置やベンチ設置等の待合環境を整備して行いたい。

◆ その他意見 等

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
① 鷗 沼 福 祉 セ ン タ ー	■ダイヤ改正の際はバス停の時刻表は統一して更新して欲しい。	○	リニューアル運行開始前に新しい時刻表を全バス停に掲示するとともに、新しい時刻表と分かりやすいバスマップを市内全戸に配布する。
	■路線バスを廃止してふれあいバスを充実するべきである。	×	路線バスとふれあいバスの機能分類により、路線競合を回避し、路線バスについては現行路線を維持するものとする。
	■全面的にデマンド運行にして欲しい。	×	鉄道・路線バス・ふれあいバス・ふれあいバスが一体となって機能する地域公共交通体系の構築を目指しており、人口規模からして、全面デマンド化は困難である。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
② 緑苑コミュニティセンター	■ 岐阜バス緑苑団地線は本数が多く、地域の中心的な役割であるので、ぜひ維持して欲しい。	○	路線バスとふれあいバスの機能分類により、路線競合を回避し、路線バスについては現行路線を維持するものとする。
	■ 電車の方が東西の移動は速いので、東西線は不要ではないか。	×	尾崎団地及び鶉沼地区からの東海中央病院、アピタ周辺（学校、病院、商業施設）への需要に対応するため東西線を導入する。
③ 新鶉沼台コミュニティセンター	■ ふれあいタクシーの使い方が複雑に感じる。	→	地域に対して繰り返し利用方法を説明する場を設けたい。
⑤ 各務福祉センター	■ 見直し案は現状がしっかり見直されていると思う。	○	現状分析を行い、また各地域で様々な意見を聞きながら作業を進めてきた。今後も利用状況を見ながら、地域の声を聞きながら、使いやすいバス、利用していただけるバスとなるよう取り組みたい。
	■ 買い物は家族に連れて行ってもらえばいいと思う。	×	家族や知り合いに送迎を依頼することが困難な市民の方もいる。また、毎回は頼みづらいという方もいる。そういった方々が買い物の移動手段として、また、通院にも利用できるようふれあいバス及びふれあいタクシーを整備する。
⑥ 中央ライフデザインセンター	■ 大型店舗だけでなく、既存の商店も大切にしたい。	○	大型店舗だけではなく、既存の商店ももちろん大切にしたいと考えている。今回新たにバスを走らせる商店街もあるが、お店側も、何かバスを使ってもらえるような取り組みをしていただけると、より多くの方にご利用いただけるのではないかと考える。
⑦ 稲羽コミュニティセンター	■ シニアを元気にするためにもシニアクラブの催し物に臨時バスを走らせて欲しい。	×	限られた予算の中では、ふれあいバスの運行に必要な車両数を確保するに留まり、余剰車両の所有は困難なため、貸切利用には対応はできない。
⑧ 蘇原コミュニティセンター	■ 福祉的対策の目的のバスであれば鉄道と競合しても良いのでは。	×	福祉対策としてだけのバスではない。鉄道・路線バス・ふれあいバス・ふれあいバスが一体となって機能する地域公共交通体系の構築を目指しており、鉄道とふれあいバスの競合は回避する。
	■ 高齢者のタクシー補助が欲しい。	×	ふれあいバスに関しては利用者負担の観点から現行通りの1利用100円とする。ふれあいタクシーに関しては小学生・高齢者・障がい者は半額の150円（一般は300円）とする。
	■ バスを廃止するべきである。	×	公共交通機関の拡充、交通弱者の足の確保のため、ふれあいバス事業は継続する。



会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑨ 川島ライフデザインセンター	■ 自宅前までのデマンド交通が利用できるようにして欲しい。	×	様々な運行形式について検討した結果、ふれあいタクシーはエリア内の停留所間のみの運行形式(自由経路ミーティングポイント型)を導入する。いわゆるタクシーではなく、ふれあいバス事業の一環ということで、停留所から停留所までの移動ということをお願いしたい。
	■ 運行が開始される前に試乗期間があったら良い。	×	平成 27 年 10 月からリニューアル運行を開始するため事前の試乗期間設定は困難である。
	■ 川島にもふれあいタクシーを導入して欲しい。	×	ふれあいバスの運行及びふれあいタクシー導入を検討したが、現在の利用者数を考慮した結果、ふれあいバスでの運行が妥当であると判断する。ふれあいバスとふれあいタクシーの併用区域の設定は考えていない。
⑩ 那加西福祉センター	■ 隣接市町村との乗継場所やバスの時間マップに載っていると分かりやすいと思う。	→	分かりやすいバスマップ作成等、利用促進に努める。
	■ フリー降車や呼んだら発車を送らせてくれるなど、やさしさのある運行をして欲しい。	×	バス乗降時の安全性確保の観点から、フリー乗降は困難である。
⑪ 産業文化センター	■ 慣れた方法が変わってしまうと覚えるまで大変だと思う。	→	分かりやすいバスマップ作成や事前の説明会等利用方法の周知に努める。
	■ ふれあいタクシーだと車内のコミュニケーションが無くなってしまわないか。	○	ふれあいタクシーは、いわゆるタクシーではなく、バスと同様の乗合交通である。
	■ ふれあいタクシーは自宅前や直接的地まで行って欲しい。	×	様々な運行形式について検討した結果、ふれあいタクシーはエリア内の停留所間のみの運行形式(自由経路ミーティングポイント型)を導入する。いわゆるタクシーではなく、ふれあいバス事業の一環ということで、停留所から停留所までの移動ということをお願いしたい。
	■ ふれあいタクシーは手厚いサービスと言えるのか。	△	今回導入する地区については、バスを運行するより、ふれあいタクシーの方が全体として有利であると考えている。電話をしなければいけない手間があるが、地域としてバス停を細かく設置でき、利用があるときのみ運行することで、空気を走らせるといった批判もなくなると思う。バスのようにルートがあるわけではない事から、様々な方面に最短ルートで行けるようになり、お出かけする機会のアシストになると考えている。

会場	意見	対応方針	意見を踏まえた対応内容
⑫尾崎中央ふれあい会館	■平成 27 年 10 月といわず、すぐにでも運行開始して欲しい。	×	許認可の関係、バス車両及びバス停の準備、事前の利用促進等を実施する必要があることから、平成 27 年 10 月からのリニューアル運行開始が最短である。
	■福祉や健康面から、この見直し案でバスが運行するのは有りがたい。	○	ぜひより多くの市民にご利用いただきたいと思う。また今後不都合や不具合があれば見直していきたい。
	■地域で協議会を立ち上げて良いのではないか。	→	今後の課題として検討させていただきたい。
	■事故防止策を実施して欲しい。	○	今年度、車内転倒事故が 1 件あった。その理由は日差しがまぶしかったため、席を移動しようとしたが、しっかり止まっていない状態で移動されたため、転倒されてしまったというもの。窓は UV カットシートを張ってあるが、日差しが強い場合は不十分であるとの事から、早速全車内にカーテンを取り付けることとした。 今後もバス会社には、安全面に十分配慮した運行に努めるよう徹底させていきたい。