

■平成 25 年度第 1 回各務原市地域公共交通会議（H25.11.25）における主な指摘事項と対応方針について（1/2）

主な質問・指摘事項	回答・対応方針	修正前	修正後
<p>1. 「地域公共交通の課題」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 県としては、鉄道とふれあいバスの接続、高齢化が進む団地の移動手段確保が課題であると考えている。課題の整理で、文章でそのような内容が書かれているが、表題でわかりやすく示してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 課題の表題を再整理する 	<ul style="list-style-type: none"> ■公共交通相互の連携強化 ■地域公共交通体系の維持・活性化 ■市民の移動ニーズに応じたサービスの提供 ■公共交通の利用促進に向けた利用者目線の情報提供 	<ul style="list-style-type: none"> （P43）「3. 地域公共交通の課題の整理」における表現を修正 ■バスによるアクセス市内移動需要への対応に向けた公共交通相互の連携強化 ■鉄道と路線バスを公共交通軸とした地域公共交通体系の維持・活性化 ■住宅団地の高齢化に伴う移動手段確保等の市民の移動ニーズに応じたサービスの提供 ■公共交通の利用促進に向けた利用者目線の情報提供
<p>2. バス路線の見直しについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 買物の中心がイオンになってしまっている。商店街の活性化についてふれあいバスに役かかってほしい。 先日、蘇原中央通り商店街の活性化に関するまちづくりミーティングに参加した際、医療施設や商店街をとおって、買物弱者へ対応ができるようなふれあいバスにしてほしいという意見があった） デマンド交通の検討は行うか。 会議の参加にあたり、ふれあいバスに乗車した。細やかに地域を回っているとわかった。しかし、利用者の少なさが目についた。また、身近な人の意見だと、病院や駅にバスで行きたいという意見が多い。 6 地区ごとの運行を行ってほしい。また、効率的な運行のために値上げ（10 円 20 円程度）も考えてもいいのではないか。 那加駅発の名鉄との乗り継ぎが悪いため、名鉄と乗り継ぎ利便性の向上や、交通弱者の公共施設への利便性を高めたい。 東山団地や東部団地、尾崎団地等の交通不便地区への対応に力を入れてほしい。高齢者の意見でも、自分で動けるうちは自分で移動したいという意見が多い。 川島在住。せっかく各務原市と合併したので、各務原市内へ目を向けたい。また、川島には観光施設が多いため、観光施設への集客にも力を入れてほしい。また、高校生が各務原市内の学校に多く通っている。雨の日の通学にふれあいバスが使えるといい。 	<ul style="list-style-type: none"> 商店街や地域のスーパーが利用しやすいようなバスの運行を考えていきたい。 商店街は駅周辺に集まっており、バスで通るようになっている。まちの拠点として、いっそう結びつきを強めていきたい。 小型車を使ったデマンド運行も検討したい。利用者が少なく、バスによる効率的な運行ができない地区ではデマンド交通への切り替えの可能性がある。今回の協議会では、タクシー協会にも入っていたいたので、今後協議していきたい。 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> （P56）「2. 公共交通ネットワーク計画」において、鉄道及び路線バスを公共交通の軸として位置づけ、駅や拠点施設へのアクセスを主体に、生活圏内をきめ細かくサービスするバスネットワークに再編することを明記。 また、不便地域におけるデマンド型交通の導入検討について記述。

■平成 25 年度第 1 回各務原市地域公共交通会議（H25.11.25）における主な指摘事項と対応方針について（2 / 2）

主な質問・指摘事項	回答・対応方針	修正前	修正後
<p>3. 評価検証について</p> <ul style="list-style-type: none"> 連携計画策定後も地域住民の意向を確認するシステムづくりのために、PDCAサイクルを考えてほしい。また、どのような目的の移動に対応するかにより、費用負担の考えかたが変わってくると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 市全体の計画や施策の進行については「地域公共交通会議」を実施主体として評価・検証を実施していくものとすし、個別路線については「ふれあいバスを考える会」を中心に行っていくこととする。 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> (P61)「4. 評価及び推進体制」において、公共交通ネットワークのPDCAサイクルとして施策の評価・検証を明記。 (P62)「各事業のスケジュール」において個別施策の具体的スケジュールを明記。
<p>4. 利用促進について</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住地が駅から遠い方のために補助制度がついたICカードやプリペイドカードが使えるようになってほしい。岐阜バスとの値段の格差をなくしてほしい。 利用者ニーズに合ったふれあいバスの運行をしてほしい。乗車人数だけみれば、特別利用者が少ないわけではないと思う。知らないことが利用しない理由の多くを占めていると思う。わかりやすく、乗りやすい情報提供をお願いしたい。バスルート図にも路線バスの情報をのせてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進については、“分かりやすい情報の提供”、“利用促進を誘導する施策”、“地域と一体となったバスへの愛着を高める方策”の視点より、具体的な施策内容を記述する。 	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> (P59)「3. 公共交通の利用促進策」において、具体的施策を明記。 (P62)「各事業のスケジュール」において個別施策の具体的スケジュールを明記。

■平成 25 年度第 2 回各務原市地域公共交通会議（H26.2.4）における主な指摘事項と対応方針について（1/2）

主な質問・指摘事項	回答・対応方針	修正前	修正後
<p>1. 「地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針及び目標（案）」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画期間は平成 36 年まででいいか。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成 36 年までに修正。 	<ul style="list-style-type: none"> (P47)「2. 地域公共交通の区域と計画期間」 “上位・関連計画である各務原市総合計画及び都市計画マスタープランの計画期間との整合を図り、本計画の計画期間は平成 27～31 年度までとします。” 	<p>“本計画は、各務原市が目指す都市像を見据え、これを支える公共交通計画を策定するため、上位・関連計画である各務原市総合計画及び都市計画マスタープランの計画期間との整合を図り、本計画の計画期間は平成 27～36 年度までとします。</p> <p>なお、本計画に基づく各事業のスケジュールについては、総合計画の前期基本計画の計画期間である平成 27～31 年度について定めるものとします。”</p>
<p>2. 「目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項（案）」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通ネットワークイメージ図は駅名がわからない。また、乗り継ぎ拠点の駅を決めた理由を教えてください。 	<ul style="list-style-type: none"> あくまでイメージ図なので、具体的な駅名の記入は避けた。乗り継ぎ拠点は急行が止まる駅と JR の駅を基本に選定し、ふれあいバスを考える会でよく行く駅を確認した。（具体的な駅名を紹介） 	<p>—</p>	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 連携計画の内容としては問題ないと思う。出来た段階でふれあいバスを市外の方にも利用してもらえよう、観光の視点も含め、情報発信にも力を入れてほしい。また、ふれあいバスの利用者は女性が多いので、女性の意見も取り入れてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバスの利用者の主な目的は通院、買物、公共交通施設の利用となっており、ふれあいバスは住民を対象とした交通弱者対策とする。なお、利用促進の中で観光の視点を取り入れるものとする。また、笠松町と岐阜市のコミュニティバスとの連携を視野に入れており、近隣市町にお住まいの方も利用してもらえれば良いと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> (P59)「3. 公共交通の利用促進策」表 公共交通利用促進のメニューと実施主体における表現を修正 「商業振興や環境保護を目的とする関係団体と連携 等」。 	<ul style="list-style-type: none"> 「商業・観光振興や環境保護を目的とする関係団体と連携 等」。
<ul style="list-style-type: none"> なぜ川島のみデマンド交通なのか。稲羽地区も自宅からバス停が遠い方が多いと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 団地を通る路線は利用者が多いため、定時定路線型で対応し、住宅が分散している地区で利用者が少ない場合は、デマンド型交通で対応したほうが、効率的ではないかと考えている。また、川島地区は生活圏が一宮市や笠松町方面であり、通学利用がある朝一便のみは定時定路線型とし、各務原市内の駅利用の需要が少ないその他の時間帯は、目的地が分散しているためデマンド交通が適している。詳細な利用状況は、来年度に乗り込み調査を実施し、確認する。 	<p>—</p>	<p>—</p>
<ul style="list-style-type: none"> 6 路線になり、バス車両台数が増加すると運行経費が増えると思うが、今回示されたネットワークイメージ図はとて面白いと思う。しかし、他の交通手段や他のコースに乗り継ぎが増えると、利用者の負担が増えてしまう。乗り継ぎするときに割引になるような仕組みも考えてほしい。乗り継ぎが多いときに損しないようにしてほしい。 高齢者がふれあいバスのターゲットだということだが、運転免許証の自主返納を促すような政策を同時に行っていくべきではないか。高齢者の事故が増えている。高齢者の安全を守るためにも実施してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> アユカ導入時に割引制度も検討する。尾崎地区から東海中央病院に行くときに乗り継ぎが発生するが、地域を 1 時間に 1 本の間隔で運行することを優先してほしいという意見がふれあいバスを考える会では多かった。また、尾崎地区からは路線バスを岐阜県病院等乗り入れてもらった経緯があり、東海中央病院へも路線バスが乗り入れてもらうことを考えた案となっている。 公共交通を充実させることで、高齢者の自主返納を促進したい。 	<p>—</p>	<p>—</p>

■平成 25 年度第 2 回各務原市地域公共交通会議（H26.2.4）における主な指摘事項と対応方針について（2/2）

主な質問・指摘事項	回答・対応方針	修正前	修正後
<p>3. 倉内先生からの総括について</p> <ul style="list-style-type: none"> ふれあいバスを考える会の意見を地図上に整理してほしい。傾向がつかめるかもしれない。また、ふれあいバスを考える会の結果は参加者にもフィードバックしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 指摘を踏まえ、意見を図面に整理し、2 回目の懇談会で示す。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 「ふれあいバスを考える会」を通じた課題図を作成
<ul style="list-style-type: none"> 相互連携は空間の連携、時間の連携、料金の連携の 3 つの連携が考えられる。空間の連携としては、バスが転回できるか、快適に乗り換えができるか、待合環境は整っているか等がある。時間の連携は、乗り継ぎの時間が適正かということ、料金の連携は乗り継ぎ割引や高齢者割引等がある。協力金という形で資金を集め、定期券を発行している事例もある。それぞれ、検討を進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 主な乗り継ぎ拠点における乗り継ぎ環境の整備及び乗り継ぎ時間の配慮について計画に盛り込み、来年度以降の施策実施の段階で具体的な検討を行う。 また、乗り継ぎ割引については、アユカ導入時に検討していく。 	—	<ul style="list-style-type: none"> (P55)「表 乗継ぎ環境確保の考え方」を追加
<ul style="list-style-type: none"> それぞれの交通モードの役割や位置づけの整理をしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通モードの役割については、「バス路線の機能分類と路線維持の考え方」の中で整理する。 	—	<ul style="list-style-type: none"> (P54)「表 地域公共交通の機能分類と路線維持の考え方」参照
<ul style="list-style-type: none"> 前回の議事録を配布すると、より建設的な意見交換ができる。 計画全体の流れがわかるといい。どういう議論をしたいのが分かった方が、より建設的な議論ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 次回以降、議事概要、調査フローを資料として配布する。 	—	<ul style="list-style-type: none"> 配布資料参照