

「本巣市地域公共交通連携計画(案)」へのご意見及びこれに対する考え方

【根尾地域自主運行バスに関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
1	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス 昼間時デマンド型運行	「昼間時デマンド型運行」とありますが、聞きなれない言葉ですので、地域の利用者の方々とよく意見を交わし、実施には慎重な対応をお願いしたい。 特に、根尾地域の利用者は高齢者が大多数で、デマンドが本当に地域に馴染むのか、老人クラブなど実質的な利用者の声をよく聞いて検討して欲しい。	デマンド運行については、その導入の是非も含め、実施方法などについて、地域住民の声を聞きながら検討していきます。具体的には、現在のバス利用者に対してヒアリングを行うほか、老人クラブをはじめとする地域の各種団体の会合などの機会を捉え、検討内容の説明や意見交換を行っていきます。 より地域住民の声を聞くため、計画(案)を修正して、導入時期は平成22年度以降とします。	有 P24-(7)-1) P31-(3)
2	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス 昼間時デマンド型運行	事前に電話予約が必要となるのは、利便性低下ではないか？ 急に出かける用事が生じた時は利用できないことになる。	デマンド運行によれば、事前の予約電話は必要ですが、従来、1便しか運行がなかった平日の昼間時において、2～3便のデマンド運行によって利用できる便の選択肢が広がるというメリットがあります。 なお、定期便であれデマンド運行であれ、急用時に公共交通機関を利用できるかどうかには著しい差異は生じないと考えますが、予約受付の締切りをいつまでとするかは運行事業者と調整します。	無し
3	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス 昼間時デマンド型運行	高齢者にとってデマンド方式は分かりにくい。 お年寄りには決まった時刻にバスが来た方が予定を立てやすいし、電話のやり取りをしてからでないかダイヤが分からないというのは、お年寄りにはついてゆけず、サービス低下ではないか？ また、高齢者にとって電話予約は難しいのでは？特に予約センターとの双方向のやり取りを電話で円滑かつ確実に行うことができるか疑問がある。	デマンド予約受付終了後に当該便の運行ダイヤを立案して予約があったバス停へのお迎え時刻を連絡する方式ではなく、あらかじめダイヤを決めておいて、予約のあった便及びバス停間だけを運行するデマンド方式を検討します。 これにより、お年寄りでも予定がたて易くなり、予約センターへの事前予約は必要ですが、予約後にお迎え時刻について連絡を受ける必要はなくなります。	無し
4	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス 昼間時デマンド型運行	利便性向上を図るならば、現在の定期便に加えてデマンド方式による運行も追加すればよい。	根尾地域に限らず、市営バス全般について、利用の少ない便の見直しを行っています。従って、単にデマンド運行を追加するだけでは見直しにはなりません。 利用の少ない定期便に代えて、デマンド運行を導入する訳ですが、デマンド運行であれば、これまで平日の昼間時に定期便1便のみ運行していたところを、2～3便のデマンド運行が可能となります。これにより、運行の効率化とともに、利用できる便の選択肢が広がるというメリットがあります。	無し

5	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス 昼間時デマンド型運行	根尾地域のデマンド方式について、電話予約が必要とのことであるが、特にお年寄などにおいて、一般乗合タクシーと混同して混乱が生じないように実施にあたっては事前に十分な周知が必要。	具体的な導入方法については、地域住民の意見を十分に尊重しながら、実際に導入する場合は1ヶ月以上前から事前周知を行います。	無し
6	P24-6(7)-1)	1)根尾地域自主運行バス フリー乗降制の導入	バス停以外でも乗降を可能とすることは、利用者にとって大変有難い反面、一般乗合タクシーとの違いが益々曖昧となり、デマンド運行との組み合わせと相まって、混乱が生じないか懸念される。	根尾地域においてデマンド運行を一部試験導入する場合は、混乱を回避するため、デマンド運行が地域住民に定着するまでフリー乗降制の導入は見送ることとします。 また、山間部の集落を結ぶという根尾地域の地域性を考えれば、おのずと乗降ニーズの高い地点は限られることから、フリー乗降制導入ではなく、地域住民の声を聞きながら、必要であればバス停位置の見直しにより対応していくこととします。	有 P16 5(1) -2) P20 6(3) P24 -(7) -1) P31 -(3)

【もとバスに関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
7	P26-6(7)-4)	4)もとバス - 路線再編	「もとバス」はいつもガラガラ状態。経費(税金)の無駄使いです。 数屋の住民としては、昔あった岐阜バス路線バスの経路に運行して欲しい。 また、JR穂積駅まで延長すれば通勤に便利であり、自家用車利用が減ってCO2が削減でき環境にも、お年寄りにも良い。	本計画案においては、利用者数及びコストの両面において具体的な目標値を定め、利用促進と費用対効果の改善に取り組んでいくこととしています。 「もとバス」については、地域の高齢者が2ヶ月に1回乗車すれば達成可能な年間約26,000人を利用者数の目標とし、又は市営バス全体で利用者一人あたり平均運行コストを2割程度下げて適正運行とすることを目標としています。 なお、数屋にあっては、ルートの見直しにより、「もとバス」糸貫線が県道石神・七五三線を走る予定です。 JR穂積駅へのアクセスについては、No.10を参照下さい。	無し
8	P26-6(7)-4)	4)もとバス 路線再編	樽見鉄道ともとバスの乗り継ぎを便利にする(駅とバス停の位置や時間を合わせる等)	駅前の「もとバス」停留所については、引き続き、鉄道との乗り継ぎがしやすい場所を確保します。 モレラ岐阜駅及び北方真桑駅において、もとバス 鉄道又は鉄道 もとバス の双方向における樽見鉄道との結節を考慮したバスダイヤを編成します。 また、乗り継ぎ者の利便性を高め利用促進を図るため、樽見鉄道と「もとバス」を乗り継いだ(又は乗り継ぐ)場合に「もとバス」無料乗継制度を新たに導入します。	無し

【本巢地域の公共交通に関するもの】

No	計画書の 該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の 修正の有無
9	P25-6(7)-3) P26-6(7)-4)	3)ササユリ ダイヤの見直し 4)もとバス 路線再編	<p>障がい児にとって、公共交通機関を利用することは、将来の社会参加・自立には大切なことです。</p> <p>通学手段の全てをスクールバスに依存することは、社会参加を育てることにつながらないため、出来る限り公共交通機関を利用することが望ましいと考えます。</p> <p>計画では、本巢地域はササユリが隔日運行するのみで、本巢駅から安定した公共交通機関がないため、通学手段が今のところ確保されていません。</p> <p>ササユリが毎日運行されるとか、もとバスによる本巢駅からの運行がされれば、通学の利便性が向上します。毎日朝夕に20数名の特別支援学校の児童生徒が本巢駅を利用する予定ですので、障害者支援のためにも安定的な運行を検討願います。</p>	<p>障害者の社会参加を地域で支えていくことは大切なことと考えます。</p> <p>しかしながら、市営バスの運行については、限られた車両、人及び財源でもって、最大の効果を得ることが求められており、市民一人ひとりの移動ニーズのすべてに応えることは出来ないことにご理解願います。</p> <p>なお、当面の「もとバス」及び「ササユリ」の見直しは本計画案のとおりですが、本巢地域の公共交通のあり方については、利用状況や地域住民の声を踏まえながら今後も引き続き検討していきます。</p>	無し

【樽見鉄道に関するもの】

No	計画書の 該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の 修正の有無
10	P18-5(3)-3) P28-6(7)-6)	(3)糸貫・真正地域における課題 3)JR穂積駅へのアクセス 6)地域公共交通全般 JR穂積駅行き急行バスの検証	<p>樽見鉄道利用でJR線への乗り継ぎが可能であり、JR穂積駅行きバスを運行することにより、樽見鉄道の利用者減につながらないか？</p>	<p>JR穂積駅行きバスを運行する場合は、樽見鉄道ほか公共交通全体に与える影響が懸念されるところです。</p> <p>大垣駅で樽見鉄道からJRに乗り換えて穂積駅へ向かう利用者が実際にどれ位いるのか、ごく少数ならば樽見鉄道への影響は少ないと考えられますが、いずれにしろ、JR穂積駅へバスでアクセスしたいというニーズがどの程度あるのかの検証も含め、実験運行のあり方について検討していきます。</p>	無し

11	P21-6(4)	(4)地域公共交通ネットワーク再構築の方向性	市内の南北と市外とのアクセスは樽見鉄道が補い、市内の東西と鉄道への連絡をバスが補うよう棲み別ける。	<p>「もとバス」と樽見鉄道について、次のような役割分担を想定しています。</p> <p><もとバス> 従来、市内を南北に時間をかけて周回していたルートを抜本的に改め、地域住民をターゲットに生活に密着したコンパクトなエリアをモレラ岐阜を起点に短時間で周回する糸貫線・真正線に改めます。従って「もとバス」は、市内東西の移動と樽見鉄道駅(モレラ岐阜駅及び北方真桑駅)へのアクセスを主な役割として担うことになります。</p> <p><樽見鉄道> これにより、市民又は市外からの観光客を問わず、市内の南北移動は樽見鉄道に委ねることになります。</p>	無し
----	----------	------------------------	---	---	----

【施設整備に関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
12	P29-6(7)-7)	広域的交通結節点の整備	本当のニーズと課題は駅などの段差解消など、きめ細かいバリアフリー化の推進である。乗る駅がシームレス化しても降りる駅や目的地の段差がなくなる限り、車いす利用者などはどうすることもできない。本法人としても、鉄道事業者とともに、中部運輸局や市内の専門家グループの助言を得て改修工事を進めているところである。こうした動きについてぜひ本計画で言及してほしい。	<p>施設整備を行う場合は、ご意見のとおり、バリアフリー化を含めユニバーサルデザインに配慮し、特に樽見鉄道駅に隣接して施設整備を行う場合は、NPO法人樽見鉄道を守る会等と連携して整備を進めます。</p> <p>施設整備に係るバリアフリー化については、本計画においても明記します。</p>	有 P29-7)
13	P27-6(7)-5)	C & R用駐輪場の整備	樽見鉄道の駅において駐輪場の整備だけでなく、レンタサイクルがあると有難い。	レンタサイクルの設置は、管理に係る労力やコストを要するため、住民や観光客の移動傾向を踏まえながら、まずは、その費用対効果や利用見込みについて検討します。	無し

【全体に関するもの】

No	計画書の該当箇所	計画書上の項目	ご意見要旨	ご意見に対する考え方	計画書(案)の修正の有無
14	P11～P19	3. 地域公共交通の現状 4. 地域公共交通の必要性と市民の意識 5. 地域公共交通の課題	現況把握の調査手法について、利用状況を把握するには、利用者や複数の学校、医療機関、商業施設、ボランティアグループなどに対するヒアリング調査が不可欠ではなかったか。	利用者アンケート調査のほか、市内高等学校、根尾小学校、モレラ岐阜などの関係者と、随時、聞き取りや意見交換を行っています。	無し
15	P6	3. 地域公共交通の現状	市民にとってわかりやすいよう、万円単位(億以上のものは億・万円)にて統一すべき。	ご意見のとおり、万円以上の金額表記を修正します。	有 P6-3(1)-3
16	P19-5(4)-1)	(4)地域公共交通全般の課題 1)利用者の減少	本巣市は、地域公共交通政策の担い手であり、住民の移動の自由を確保する責務があり、事業収支で存廃を判断する民間交通事業者とは異なる立場にある。広大な中山間地域を擁する本巣市において、厳しい財政事情のなかでいかに公共交通サービスを維持、充実させるかが、この計画策定の出発点と考える。 なぜ利用者が減少するのか、単に少子高齢化というだけでなく、まちづくりの視点から再検討し表現に反映していただきたい。	本計画案P2のとおり、まちづくりの観点から整理したあるべき公共交通の姿については、本計画ではなく、上位計画にあたる「本巣市第一総合計画」や「本巣市都市計画マスタープラン」において掲げており、本計画はこれら上位計画に基づき策定するものです。詳細はそれぞれ上位計画をご覧ください。	無し
17	P22-6(5)	市営バスの利用料金に係る基本方針	なぜ、同一市内でも料金体系が異なるのか？	本巣地域の行政福祉バス「ササユリ」は隔日運行かつ日祝日運休という限定的なサービス提供にとどまっているため無料としています。 根尾地域の自主運行バスはアップダウンの激しい山間地を走るという地理的環境と比較的長距離の乗車が多いため、対距離制運賃を採用しています。 これに対して「もとバス」の新ルートは、糸貫線・真正線いずれも平坦な平野部を約15kmで周回するルートであり、住宅地や各種施設が混在する地理的環境を考え合わせると、比較的短距離の反復の利用が想定されるためワンコイン制(100円)としています。	無し
18	P19-5(4)-2)	(1)地域公共交通全般の課題 2)運行経費の見直し	運行経費の見直しは使用機材の選択に強く関係する。大野町では、タクシー事業者との連携により、タクシー車両を利用して、オンデマンド方式による効率的な公共交通ネットワークを実現した。次年度の実証実験結果は、根尾地域だけでなくもとバス見直しのヒントになろう。車いす利用者などのSTサービス(主に高齢者や移動障害者を対象とした公共交通サービス)も考慮に入れ、適正なコストで総合的に市民のモビリティを確保することが、本来の課題である。「市民の公共交通への関心を高めること」を、もう一つの課題の柱として立てるべき。	本計画案では、根尾地域に限らず、南部の「もとバス」についても、デマンド方式による運行も視野に入れ、見直しする場合のひとつの選択肢として明記しています。 近隣の大野町における事例は、デマンド方式を検討するにあたり大いに参考とするところです。 また、本計画案では、地域公共交通のあり方について、コスト面も含めて、市民皆さんの問題として考えていただけるよう、具体的な利用者数又は運行コストを目標値として明記しています。	無し