

蒲郡市地域公共交通総合連携計画（案）のパブリックコメント実施結果について

募集期間	平成26年2月21日（金）から平成26年3月23日（日）まで
担当課	総務部 安全安心課
蒲郡市地域公共交通総合連携計画（案）の閲覧方法	
(1) ホームページからの閲覧 (2) 冊子の閲覧場所 ・総務部安全安心課（市役所新館4階）・図書館 ・情報ネットワークセンター（生命の海科学館） ・西浦、形原、塩津、三谷、大塚公民館	
意見の提出方法	
・直接持参 安全安心課へ書面で提出・郵送・FAX ・E-mail	

○提出意見と市の考え方

No.	項目	提出意見（要約）	市の考え方
1	第6章 3 (1)	<p>高齢者が市民病院に行くのは大変。買物についても小回りのきく小型のバスが出来るようになれば大分楽になるのではないか。</p> <p>バスの本数を増やしてほしい。</p>	<p>蒲郡市地域公共交通総合連携計画(案)では、基本方針として、既存の公共交通の維持と新規拡充による『移動環境』の向上をあげています。</p> <p>既存の公共交通のひとつである路線バスにつきましては、今後、地域の皆さん、行政、事業者で組織する「地域バス協議会」を設置し、三者で連携しバスの車両やルート、ダイヤなどについて協議していくこととしています。</p> <p>この協議会に参加していただく地域の皆さんにつきましては、バスを利用している方、利用していない方の両方を考えています。開催日等は広報等でお知らせしますので、ぜひ、この「地域バス協議会」にご参加くださり、ご意見を頂戴したいと存じます。</p>
2-1	第7章 3 (1)	<p>名鉄西尾・蒲郡線の活性化実施計画(アクションプラン)について、イベントの開催では赤字解消にはならない。アクションプランには名鉄自身の存続のための努力、意向、条件等が記載されておらず、両市の努力が適切なものなのか不明。</p> <p>始めから計画が心もとない。</p>	<p>名鉄西尾・蒲郡線活性化実施計画（アクションプラン）は、名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会で策定されており、この中では、イベントの開催以外にも、羽栗地区（形原町）土地区画整理事業などの人口増加策による定期券利用の促進、エコ通勤等の推進、ナビテラスの活用などといった、名鉄西尾・蒲郡線の活性化に向けた利用促進策があげられています。</p> <p>地域公共交通総合連携計画（案）におきましても、基本方針を実現するための取り組みとして鉄道を中心とした交通ネ</p>

			<p>ットワーク網の維持確保をあげており、名鉄西尾・蒲郡線活性化協議会と連携し、鉄道の利用促進を図るとしています。</p>
2-2	第6章 3 (1)	<p>既存バス路線の見直し検討については、「当該路線がカバーする地区からなる『地域バス協議会』を設置し、ルート、ダイヤ、停留所位置、料金設定等について再確認をし、事業見直しの必要性を検討する」とあるが、見直しをしてほしいのは当該路線がカバーしていない地区ではないか。なぜ、住宅密集地区を避けて走るのか。</p> <p>一度、市内全域をデマンドバスで公共交通路線を構成することを検討する価値があるのではないか。</p>	<p>蒲郡市地域公共交通総合連携計画(案)では、基本方針として、既存の公共交通の維持と新規拡充による『移動環境』の向上をあげ、既存の鉄道や路線バスがカバーしていない交通空白地に居住する住民に対しては、新たな公共交通サービスの提供により改善することを目指し、既存の路線バスについては、地域バス協議会で見直し検討をすることとしています。</p> <p>新たな公共交通サービスについては、デマンドバスを含めた運行方式、ルート、実際に運行していただく交通事業者等についても検討してまいります。</p> <p>これらを検討していく中で、市内全域をデマンドバスで対応するという点についても、蒲郡市公共交通会議で検討していただきたいと考えます。</p>
2-3	第2章 II 1	<p>「公共交通のカバーする地域は鉄道駅から500m、バス停から300m」という発想は、昔公共交通を設置する時に考えられた基準ではないか。交通弱者、高齢者には距離が長いのではないか。</p>	<p>一般的に鉄道駅から1km、バス停から300m以上離れている地域が交通空白地と言われていることから、本市においても、この範囲内を公共交通のカバーする地域と定義しました。</p> <p>今後、新たな公共交通サービスの提供を検討していく中で、この範囲以上の対応が必要かどうか議論されることとなります。</p>
2-4	第6章 3 (2)	<p>フィーダー路線の事業化について、既存のバス停に結んでも幹線バスが走っていないければ意味がない。どれくらいの本数になれば利用が増えるか、先進都市の研究が必要。また、幹線バス停に行くより直接目的地を結んだほうが距離が短い地区が少ない。</p> <p>試験運行に時間をかけなくてもシミュレーショ</p>	<p>既存路線との重複等を考えながら路線の設定を協議していくこととなります。</p> <p>シミュレーションしても実際に乗車する行動に移るかは試験をしなければ分かりません。試験運行では、地域の意識やダイヤ、路線等さまざまな条件で利用状況等が変化するため、この間には随時、協議、検討、見直しを重ねる必要があると考えています。</p>

		ンができるのではないか。	
2-5	第6章3 (2)	<p>「地域で創り、守り、育てる」習慣をまず始めに地域に移植しなければ地域は戸惑うばかりである。地域には、主体的に課題を掘り出して協議する習慣も余力もなく、脱却するには行政からの働きかけが必要。</p> <p>「地元協議組織」が設置されたところからといても行政の責任回避の言い訳ではないか。</p>	<p>アンケート調査結果からも、市民の公共交通に対する意識はまだまだ低いということがわかってまいりました。</p> <p>新しい交通サービスを実施するには地域の主体性が求められますが、もちろん市としても地域に対して働きかけを行ってまいります。</p> <p>そのような中で、公共交通に対する意識や新たな公共交通サービスの実施に対する意思の高い地域をモデル地域として実験的に取り組んでいきたいと考えています。モデル地域での状況を他地域に情報発信することにより、他の地域でも地元協議組織が設置されるよう促していきたいと考えています。</p>
2-6	第7章 3 (3)	<p>「地域協議・ワークショップ」等の実施をどれくらい丁寧に実施するのか。「将来の公共交通システムについて、区会を通して各常会の総会において地域の要望について協議することを求める。各常会の要望を区会でさらに協議する。区会での協議結果を区内の住民に返すこと。」を依頼し、地区内の年寄りが顔を合わせれば公共交通システムの話をするようにしなければ行政の責任を果たしたことになる。</p>	<p>市民の皆さんの公共交通に対する意識は、まだまだ低いため、公共交通の利用を促す働きかけ事業等を通じて意識の向上を図っていきたいと考えています。</p> <p>地域協議、ワークショップについても、限られた予算とスタッフの中で、でき得る限り丁寧に実施することで行政の責任を果たしていきたいと考えています。</p> <p>また、こういった協議会に、総代さん、常会長さんなど地域を代表する方々にも参加していただくよう呼びかけ、地域での議論が活発になるように働きかけていきたいと考えています。</p>