

「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更(案)に対するパブリックコメント募集結果

- 1 募集期間 令和4年8月15日(月)から9月16日(金)まで
- 2 意見提出者数 36人
- 3 意見件数 92件
- 4 提出された御意見の要旨と市の考え方

(御意見は、文意等を損なわないように要約させていただいています。)

NO	項目	御意見の趣旨	市の考え方
1	運行路線	令和4年3月の改正案ではJR稲沢駅西口-国府宮駅は稲沢中央線に準ずるコースになっていた。なぜ今のコースに戻ったのか。この問いは不要ではないか。ショッピングモールばかりつないで市民はどこの停留所から乗るのか	令和4年3月23日開催の「令和3年度第3回 稲沢市地域公共交通会議」において、「下津・大里線(仮称)」の一部を稲沢中央線と重複する路線としてお示しましたが、地域公共交通会議において協議した結果、今回提案いたしました「下津・大里線(仮称)」の路線に変更したものととなります。 見直しを行う停留所につきましては、接続便乗り場に変更しますので、接続便乗り場から指定されたバス停留所まで移動し、バスに乗り継いでいただきます。
2	運行路線	JR稲沢駅西口からパールシティへ向かい三菱南の道を通って稲沢市民病院へ、そこからアクロスプラザ稲沢を経由して国府宮駅が良いのではないかと。できることならそこから松下西・江越経由でニッケタウン・稲沢市役所・稲沢警察署北・国分団地中央までむすべないか。それに伴って祖父江・稲沢線を国府宮駅-中本町-桜木-稲沢市役所(逆は桜木-西町二丁目-稲沢本町-国府宮駅)に統一できないか。そして千代田・平和線を国府宮駅-稲沢中学校北-小池二丁目-稲沢市民病院にならないか。	運行路線につきましては、道路事情や交通量、周辺環境など総合的に判断して路線設定しておりますので、変更案で運行します。
3	運行路線	乗り継ぎを便利にするため、市民病院に行くのは、中央線だけにしてはどうですか。支線は、国府宮駅と市役所で中央線(稲沢駅～アピタ)に定時につなぐ。国府宮駅と市民病院間は、30分間隔で運行する。各コースの運行距離を短縮すれば、定時運行が可能になりませんか。	
4	運行路線	基本路線と周辺路線を区別し、実態に合わせたものにする。周辺部からの路線は、例えば国府宮で乗り換えにし、乗車時間を短縮し、本数を増やす。すべての路線が、市民病院まで行く必要はない。	幹線と支線の役割を分担した路線網の設定については、効率的な運行が期待できるため、今後の「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更において、検討すべき課題の一つであると考えています。
5	運行路線	それぞれのコースを南大通り線とつなげて各コース100円時間もつながるような時間にしてもらったら利用が増えると思うので考えていただきたいです。だれでも利用しやすいコースを考えてください。	
6	運行路線	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」の運行路線を変更する理由を説明してください。	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」における「稲沢市民センター北～小沢北」間の利用状況や「下津・稲沢線」の見直しなど総合的に勘案して運行路線の見直しを行います。
7	運行路線	大里駅の停留所が廃止となり、コミュニティバスと名鉄大里駅のアクセスがなくなります。大里駅を利用する市民にとって支障はないのでしょうか。	これまでのOD調査や利用者アンケートの結果から、大里駅の利用の多くは鉄道に乗り換えるための利用となっておりますので、国府宮駅を代替として利用いただきたいと考えています。
8	運行路線	提示されている変更案では大里地区はささやかな内容になり利用がさらに減少するのではないかと心配です。	大里線につきましては、これまでの利用が低調であったことから路線網の見直しを行ったものととなります。今後の利用状況を注視し、地域に適した交通網の検討を行っていきます。
9	停留所・乗り場	住宅地は停留所の間隔を300m程に設置してほしい。	停留所の設置については、周囲の建築物、駐車場、街路等の有無、停留所間の距離、停車する運行車両及びバスを待つ利用者の安全性等を考慮して、設置場所を選定します。
10	停留所・乗り場	コミバス(ワゴン車)については、市民会館に乗り入れてほしい。	稲沢市民会館の乗り入れにあたっては、転回場所の確保が難しいこと、イベント開催時には駐車場の混雑により定時運行が困難となることから、市民会館敷地内への乗り入れは考えていません。
11	停留所・乗り場	今村町に接続便乗り場を要望	今村町周辺の停留所や接続便乗り場の位置を検証した結果、いずれの停留所・乗り場まで一定の距離があることが分かりましたので、新たに接続便乗り場「今村」を設置します。
12	停留所・乗り場	名鉄大里駅や奥田駅、JR稲沢駅、JR清洲駅を経由してください。	今回の見直しにあたっては、利用の低調な停留所を接続便に変更し、運行距離の短い路線を構築して便数を確保することを目的としています。奥田駅、大里駅、JR清洲駅へ接続しますと運行距離が長くなり、便数の減少に繋がりますので検討していません。
13	停留所・乗り場	大里駅を市民センターと同等の扱いをしてください。	コミュニティバス接続便は、「指定のバス停留所」と「接続便乗り場」を結ぶ接続便として運行しておりますので、鉄道駅に接続便乗り場の設置は行いません。
14	停留所・乗り場	平和堂スーパーに停めて下さい。川崎電化南道路。	停留所の設置や運行経路の設定にあたっては、安全性の確保を最優先するため、量販店敷地内に十分な運行スペースが無い場合は運行路線の設定は行いません。 また、川崎電化前の道路につきましても、量販店利用者等の交通量が多いため、停留所の設置を考えておりません。
15	停留所・乗り場	神明津日比肥料店前を神明津公民館前にして下さい。	現在の停留所「神明津」につきましては、周辺環境や前後の停留所間の距離、安全にバスが停車できる場所を選定して設置しておりますので、移設は検討しておりません。
16	停留所・乗り場	新停留所は予約制にしては如何。	今回の見直しによって予約制であるコミュニティバス接続便を拡大しますので、今後の利用状況を注視していきます。
17	停留所・乗り場	現在の田代団地のバス停を団地南北中央道の真ん中あたりに移動をお願いしたいと思います。	住宅地中心への停留所移設を検討しましたが、運行路線に戻る経路が市外となり、また狭隘かつ住宅密集地を運行することになりますので安全性を考慮した結果、移設を見送っております。
18	停留所・乗り場	勝幡ヨシヅヤ店にも乗り入れてほしい。	市外の施設への乗り入れにつきましては賛否両論があるため、「ヨシヅヤ愛西勝幡店」への乗り入れにつきましては引き続き検討してまいります。

NO	項目	御意見の趣旨	市の考え方
19	停留所・乗り場	バス停「中牧西の信号」の東から利用していますが、家からだといふ距離があります。荷物がなければ大丈夫です。できたら中牧西から南に300mほどのところにある交差点あたりを通過していただけたらいいんですが、ご検討をお願いします。	中牧西信号交差点を南下しますと、現在の「中牧西」、「富士美ヶ丘南」を経由することが困難となります。停留所「富士美ヶ丘南」は周辺の停留所と比較すると利用者が多く、路線変更により多くの利用者の利便性が低下してしまいますので、路線変更は検討しておりません。
20	時刻表・便数	1時間間隔で定時運行に。すべての路線で便数が少ない	
21	時刻表・便数	各路線の定時運行を可能にするため時間短縮(40分程度)を。	
22	時刻表・便数	本数が少なすぎる。一時間に2本から3本に増やしてほしい。	
23	時刻表・便数	すべての路線で便数を増やしてください。1時間に1便あれば、乗り継ぎもあまり待たなくてもよくなるので。	
24	時刻表・便数	まず、コミュニティバスはどうしてあるか、「住民の足となり困っている人の助けとなるべき存在」なのだから赤字路線だから廃止するというのは民間の利益だけにやっているものしか考えられない。市がやっていることだから上記の目的を果たしてください。それでもなくても、どこの自治体も100円なのに200円でやっている。これから高齢者が増え利用者が増えるのに利用したくてもできない、2時間に1本乗り換えしないといけない乗り換えの待ち時間に30分以上もある。1時間に1本に定時運行してほしい。	
25	時刻表・便数	乗客の多い少ないが議論されているが、本数が増えれば使い勝手がよくなり利用する。私は千代田線を使うが、日中、勝幡から名古屋に行くとき帰りは勝幡発4時で終了となり帰りは使えない。現状の3時間に1本は不便。せめて1時間1本に。	
26	時刻表・便数	JR稲沢駅発着(中央線)の便数を増やしてください。	
27	時刻表・便数	千代田・平和線の現状はとても不便、せめて6往復に増便してほしい。	
28	時刻表・便数	矢合観音発の時間が早過ぎる不便さを感じ、何時も8:30前後の出発があれば良いのにと、残念に思っています。	
29	時刻表・便数	子供が小学校から帰宅して、習い事や塾に行く時間にコミュニティバスに乗れたら利用したい。パールシティに16時台の運行があると良いと思います。	
30	時刻表・便数	スーパーが接続便乗り場になり買い物だけでも利用できるのは車に乗れない人にはありがたいですが、現状の便数ですと帰りのバスまで時間が空くので利用しにくいです。	
31	時刻表・便数	なるべく定時運行にして、利用しやすく、乗り換えもしやすくしてください。	
32	時刻表・便数	千代田・平和線はせめて6往復に。特に正午ごろの便を復活してください。午前中に用事が終わっても夕方近くしか帰ってこれません。	
33	時刻表・便数	私は、以前コミュニティバス千代田・平和線が6便ありましたので稲沢中央図書館によく行きましたが4便になり不便で行けません。増便をお願いしたいと思います。	時刻表や便数にあたっては、限られた車両台数の中で設定していくこととなりますので、利用状況や路線全体のバランスを考慮しながら、多くの便数が確保できるよう時刻表を設定していきます。
34	時刻表・便数	千代田地区全部で20ヶ所町内が有るがバス停の有る町内は全部で8ヶ所で1/2以下も無い。特に千代田地区は名鉄線も無く三角の中心で老人の足としてもっとバス回数を多く午前2本、午後2本では午前中4本、午後4本で他の町内にも行くようにしてほしい。	
35	時刻表・便数	現在の「大里線」、「下津・稲沢線」の利用が低調なため、運行距離を短くした「下津・大里線」を運行し、要望があった「便数の増加」を図るとしています。利用者数が少ないのは事実ですが、その原因は便数が少ないことが最大の要因です。	
36	時刻表・便数	便数が増えるといっても、往復6.5便、1時間50分前後の間隔ではとても便利になるといえるものではありません。	
37	時刻表・便数	「下津・大里線」への変更案は市民センターに行けなくなり、市民センターを中心としたまちづくりや、公民館活動に参加ができなくなります。下津・稲沢線「大里線」利用が低調なのは、便数が減って不便になったと言われています。予算を増やして便数を増やしてほしいです。	
38	時刻表・便数	「下津・大里線(仮称)」のバス運行時間の間隔が長すぎる。せめてある時間帯だけでも1時間間隔で。診療開始が9:30や10時の場合、診療・支払い、薬の受け取り等の時間を考えると11時のバスにのるのは難しい。11時のバスに乗れないと2時間20分も待たなくてはならない。	
39	時刻表・便数	コミバスは採算性優先でなく、利用しやすいように便数を増やして欲しい。例えば2時間に1本だったら往路はよくても復路がない。	
40	時刻表・便数	変更後は14便ではなく、「大里線」8便をもっと増やしてもらいたい。	
41	時刻表・便数	便数を増やすためにも、車両を減らさないでほしい。	
42	時刻表・便数	仮にこの乗り継ぎ案でいくとして、この案ではバスが1台減ります。減らさず2台使用してリーフウォーク稲沢とパールシティを同時発車すれば、それぞれ片道11便から12便、1時間前後の間隔とすることができそうですが予約乗り継ぎの不便はそのままです。	
43	時刻表・便数	「大里線」、「下津・稲沢線」は便数が少なく不便なために、75歳以上のかたなどおでかけタクシーの利用が多く、バスよりも費用がかかるが自宅から利用したい時間に乗り、乗り継ぎをしなくてもいいので、これがバス利用低調の一因だと思います。	

NO	項目	御意見の趣旨	市の考え方
44	運行日	日曜日・祝日も運行してほしい。(公共施設は土日も開館)	支線の平日と土曜日の利用を比較しますと土曜日が32.5%の減となっておりますので、日曜日、祝祭日の利用は更に減少するものと考えられます。そのため、日曜日、祝祭日の運行は慎重にならざるを得ないと考えています。
45	運行日	日曜日・祝日も運行すべし。日曜はたしかに市民病院は休み。だが、市民の用事は病院行きだけではない。	
46	利用料金	これから高齢化でコミバスの利用は増えてくると思われる。今は赤字幅が大きいかもしれないが、だからと言って減便や廃線にはしてはいけない。むしろ料金を安くして利用者を増やすべきだ。自分は今76歳だが料金が今の半額になれば、国府宮駅などは利用したいと思っている。駐車料金より安くなるからだ。料金が安くなれば自家用車からコミバスへの変更は増えると思う。	
47	利用料金	利用料金を200円から100円にしてください。	現行の利用料金「1乗車1人200円」を維持するため、利用料金だけでは補えない運行経費を市が負担しています。利用料金を値下げしますと、市の負担が更に増額することとなりますので、現在の財政状況ではコミュニティバス運行事業を継続していくことが困難となります。そのため、現行の利用料金を維持したいと考えています。
48	利用料金	少なくとも1乗車100円にしてもらいたい。	
49	利用料金	接続便とバスで料金は200円とするとしていますが、現在バス路線間の乗り継ぎは乗継券により200円となっていますが、接続便～バス～別路線バスへの2回の乗り継ぎでも200円か不明です。	
50	利用料金	タクシーからコミバスに乗り継いでも200円になったのは、嬉しいです。	「接続便」から「バス路線」に乗り継ぐ際には乗継券を発行します。「バス路線」から異なる「バス路線」への乗り継ぎにつきましては、現行どおり「その日のうちに異なるバス路線に乗り継ぐ場合、1乗車1回に限り「乗継券」を発行します。ただし、稲沢中央線同士の乗り継ぎ及びその他の路線において複乗となる区間の利用の場合は発行不可となっています。
51	接続便	コミュニティバス接続便の予約は、旧稲沢市においては1時間前に予約が必要ですが、コミュニティバス出発時間の1時間前という理解でよろしいでしょうか	旧稲沢市内の接続便から利用する場合、指定のバス停留所の「発着時刻」から1時間前までに予約をお願いします。
52	接続便	1時間前の予約、乗り継ぎ、帰りの時間が不確定な場合帰り乗継便の予約ができるのか、これは便利とはいえません	接続便の予約時間の設定につきましては、運行事業者と相談し、十分に対応できる時間として旧稲沢市内はバス到着時刻の1時間前、旧祖父江町、旧平和町地区は2時間前として設定しております。
53	バス事業全般	スーパーを接続便乗り場にして、買い物だけでも利用可能といえます。この点は、現在のコミュニティ接続便乗り場から、接続できる停留所一覧の全てに、最寄りのスーパーを追加すれば解消するのではないかと。しかし、改正案では買い物や下津・大里市民センター行くことができても、バスの接続時間にしかタクシーを予約できません。これでは、次のバスまで2時間ほど間隔があり、利用されるか疑問です。	現在の「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」につきましては、平成31年4月1日に策定した運行事業計画となっております。その後、コロナ禍による生活スタイルの変化、稲沢おでかけタクシー運行事業の開始など、コミュニティバス運行事業を取り巻く環境の変化に対応するため、毎月の利用状況分析、OD調査、利用者アンケート、市民アンケート結果、運行経費における利用者1人当たりの市負担額の推移を踏まえ、「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更(案)を策定しました。令和2年度実施の利用者アンケートにおいては、「稲沢市コミュニティバスの利用環境をよくするためにはどのような取り組みが有効だと思いますか」の質問に対し、「バス停を限定し所要時間の短縮を図ることで、運行本数を増やす」の回答が最も多く、また、令和3年度実施の市民アンケートの同様の質問に対し、「停留所を削減してでも、各地域から鉄道駅や市内量販店等へ、短い時間で結んでほしい」との回答が多く寄せられ、多くの方が「運行便数の増加」を望まれていることが分かります。これらのことから、今回の「同計画」変更にあたっては、利用の低調な「大里線」、「下津・稲沢線」の見直しを中心とし、この2つの路線において利用の多い停留所を効率的な路線で結び、路線を短くすることで運行便数の増加を図り、利便性を向上させることを目的としています。また、路線を見直した地区においては、コミュニティバス停留所をコミュニティバス接続便乗り場に変更し、接続便乗り場から新たな路線に接続するよう路線網を構築します。限られた予算の中で、最大限の効果が得られるよう、今後も引き続き「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更の検討を続けていきます。
54	バス事業全般	現状、駅・病院へは、1時間前にタクシーを予約をするコミュニティバス接続便乗り場までタクシーで行き(市民センター市役所・下津)等でバスに乗ります。目的地までに遠回りする様な気がしてきます。バス停には自転車置き場は無く不便に思います。市役所まで直接行きたい時は、どうすれば良いのかとも。年齢が達していないのでおでかけタクシー券はありません。コミュニティバスがもっと誰にも便利に気安く利用出来るバスであってほしいと願っています。	
55	バス事業全般	国府宮・市民病院方面への往復に利用しています。車社会となり北島地区あたりでは殆ど自家用車で動いていますが、高齢者にはバスが頼りであります。現路線では利用者が少なく市の負担額が高額で心痛む毎日です。朝夕の本数に自分の行動に合わせて有り難く利用させていただいております。変更案に接し今まで以上に利用しにくくなるものと予想。打撃を感じましたので再考を切に望みます。	
56	バス事業全般	コミュニティバスは稲沢市民の足を確保する為には絶対に必要なものである。赤字だから減便するか値上げ等もつてのほかだ。例え赤字でも減便や値上げはするべきでは無い。ただでさえ稲沢市は近隣の市と比べても何かに付けて全てが高い。稲沢市は基金が30億円もあるのだから、国府宮駅前の再開発等は辞めて市民の暮らしが良くなる様な基金の使い方を考えるべきである。	
57	バス事業全般	結論を先にわかりやすく端的に述べれば、このような変更案は、市民の暮らしをよくするために存在する自治体や、市民の暮らしをよくするためにがんばる市長ならば、提出すべきでない最悪のものだということです。逆に言えば、市民の暮らしをよくするために提出された案ではない、ということです。変更案が市民の暮らしをよくするために提案されたのではなく、ただ「経費を抑制」することを目的としていることを示しています。このような反市民的な変更案を自治体や自治体の長が提案すべきではありません。問題の解決は簡単です。市民の暮らしに寄り添い、利用しやすい路線に改善すればよいのです。そのためには、市民福祉としてバスを位置づけ、必要な予算を配置することがどうしても必要です。多少予算がかかっても利用しやすいバスなら市民は利用します。県下にも近隣にも成功例はいくらでもあります。問題は、市民の暮らしをよくする気があるか否か、です。変更案の撤回と根本的な改善を求めます。 なぜ市当局が「予算を抑制」することに血道をあげるのか。それは、国が市町村の地域バス事業について、地域に負担をできるだけ押し付けることを基本にしているからです。「バス事業のあり方」などという国の民営化路線を自治体に押し付けているのです。これでは市民は幸せになりません。抜本的な方向転換を求めます。 最後に、具体的な改革提案の基本を提起します。県下の地域バスの路線改革で成功しているのは、旧町村や旧大字を単位として循環する方法です。稲沢市のように、合併で大きくなった自治体を一つで巡回する路線が利用しにくいのは当たり前です。旧町村や旧大字を街づくりの基本にすえ、地域の生活交通もそこを基本に下駄ばきの住みよさを構築していくべきです。今回の変更案は、その基本から逆行するものです。国の方ばかり見ないで、住民の暮らしをよくみた改善をくれぐれもお願ひして意見いたします。	
58	バス事業全般	運行変更による、移動手段としてのメリット、デメリットとその対応について説明してください。	

NO	項目	御意見の趣旨	市の考え方
59	バス事業全般	SDGs, 持続可能な社会をめざすことと、脱炭素社会にむけて、公共交通の利用が推奨されていること。高齢者が増加し、自家用車を手放す人が増えることが予想されているが、高齢者が家に閉じこもらず、社会参加することで健康の維持が促進され、ひいては医療費の削減につながるといわれている。そのためにも公共交通はこれからの重要課題だ。今回の変更は、利用頻度が少ないところは切り捨てることになっている。各市民センター地区での住民の行動範囲を調査し住民のニーズの把握ができていないことに問題があると思う。街づくりの基本、市民の生活の保障に対する政策が抜けていると思います。そして一番は、予算をもっとつけることだと思います。	
60	バス事業全般	近い将来買い物難民になる私にとってコミュニティバスはとても大事な足です。でも現状では利用しにくいです。本数が少ない、バス停が遠い、始発が遅い最終便が早い等です。住みよい町づくりをめざしている市政に反すると思います。利潤追求ではなく市民の足として考えてください。	
61	バス事業全般	国府宮周辺の町づくりに重点が置かれていますが、町中から離れた地域こそコミュニティバスが必要であり、運行事業計画案は見直していただきたいと思ます。	
62	バス事業全般	西町から市民病院へ行く場合、行きは病院まで行く事ができますが帰りはコースが変わり時間がかかり駐車場もかなり遠くなっています。2時間に1本では病院の予約も出来ません。おでかけタクシーも使用してますが年金生活者(一人暮らし)には大きな支出になっています。稲沢市民にとってだれもが平等にコミュニティバスが利用で出来るようにして下さい。住みたくなる稲沢市にして下さい。	
63	バス事業全般	七ツ寺の停留所を利用しています。今は車にも自転車にも乗れなくなりました。大里線が出来てからは大里駅、歯科とか買い物とか、市民病院、国府宮駅にいつもお世話になってます。このパブリック資料がほしく市役所に行って頂きました。二人共身体障害者手帳を頂いております。二人の意見として書かせていただきました。	
64	バス事業全般	「住みたい稲沢」にするには、住民サービスが一番必要である。住民本位の市政を実践して下さい。	<p>【No.53～58の回答と同じ】</p> <p>現在の「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」につきましては、平成31年4月1日に策定した運行事業計画となっております。</p> <p>その後、コロナ禍による生活スタイルの変化、稲沢おでかけタクシー運行事業の開始など、コミュニティバス運行事業を取り巻く環境の変化に対応するため、毎月の利用状況分析、OD調査、利用者アンケート、市民アンケート結果、運行経費における利用者1人当たりの市負担額の推移を踏まえ、「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更(案)を策定しました。</p> <p>令和2年度実施の利用者アンケートにおいては、「稲沢市コミュニティバスの利用環境をよくするためにはどのような取り組みが有効だと思いますか」の質問に対し、「バス停を限定し所要時間の短縮を図ることで、運行本数を増やす」の回答が最も多く、また、令和3年度実施の市民アンケートの同様の質問に対し、「停留所を削減してでも、各地域から鉄道駅や市内量販店等へ、短い時間で結んでほしい」との回答が多く寄せられ、多くの方が「運行便数の増加」を望まれていることが分かります。</p> <p>これらのことから、今回の「同計画」変更にあたっては、利用の低調な「大里線」、「下津・稲沢線」の見直しを中心とし、この2つの路線において利用の多い停留所を効率的な路線で結び、路線を短くすることで運行便数の増加を図り、利便性を向上させることを目的としています。</p> <p>また、路線を見直した地区においては、コミュニティバス停留所をコミュニティバス接続便乗り場に変更し、接続便乗り場から新たな路線に接続するよう路線網を構築します。</p> <p>限られた予算の中で、最大限の効果が得られるよう、今後も引き続き「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」変更の検討を続けていきます。</p>
65	バス事業全般	予約と乗り継ぎが新たな不便となり、限られた予算の中でいじって今回の変更をしても利用が増えるとは思いません。予算を増やし、根本的な見直しが必要です。	
66	バス事業全般	コミュニティバスはどこに住んでいても「公平に利用できる」ものであってほしい。先に廃止された平和町の路線、今回回復を願ったが触れられていない。回復すべし。市街地以外に住んでいる住民には不公平感がある。	
67	バス事業全般	平和線が廃止になり市役所、アピタなどの買い物にバスを使っていくことが不便になりました。利用者が少ないから見直す、路線の縮小、市民生活に影響を及ぼすと思います。誰でも利用しやすいバスにしてください。	
68	バス事業全般	人口の多い中心部は買い物にバス利用が便利になっても、平和町は、交通手段が自家用車がない人は、不便になるばかりです。	
69	バス事業全般	運行経費における一人当たりの市費負担額の基準額(1500円)で路線の削減は見直してください。人口の少ない地域は利用できなくなります。	
70	バス事業全般	予算枠を増やし下さい。枠内だけで一方を増便、一方を減便では利用しやすいコミバスは難しいと思います。	
71	バス事業全般	「協議内容」及び「変更内容」についてそもそも変更の理由が明確でない。「運行路線を変更」とか「時刻表の変更」とか述べられているが、これは理由が明らかではない。変更理由をもっと明確に示すべきである。仮に「利用者数」が少ないので「見直す」というなら、その理由を示すべきであり、原因を明らかにしてこそ、対策や変更すべき理由が示せるのではないかと。また、利用者が少ないなら、もっと安心して利用しやすいコミュニティバスにするよう変更すべき点を協議してもらいたい。例えば、利用料金をもっと下げるとか、乗り降りはオンデマンドで(交通法規の制約を考慮の上)運行すべきではないか。路線についても、すべての路線で市役所に直接接続できる、支所等も停留所とする、スーパーや主要駅とも接続できるなど、利便性をもっと検討し協議すべきではないのか。	
72	バス事業全般	私たちの地区で路線が無くなるということですがなぜですか。経費の事が最大視されていますが、自治体は地域住民の方々が、先々のために要求した路線を十分な理由説明が無い状態で無くすことは認められません。税金は住民自治のために充分使ってください。行政は急がず住民と一緒に考え、自分たち自身で路線を考え、提出できるようにしてください。	
73	バス事業全般	高齢化、免許返納等の中のバスです。大切なのはこの立脚点が今の自治体に欠落しているのではないかと思います。まずは現状維持をと思います。	
74	バス事業全般	下津・大里線の変更案では、「市民センターを中心とした街づくり」でなくなってしまう。	
75	バス事業全般	1台のコミュニティバスの運用方法を別の角度から研究してはいかがでしょうか。	
76	バス事業全般	市観光協会が行っている「観光案内」と、連携したものに充実してください。	稲沢市地域公共交通会議には稲沢市観光協会代表者も参画しておりますので、情報共有を行い、市の活性化に繋がるよう努めてまいります。
77	バス事業全般	地域で説明会を開いてほしい。「計画」変更(案)を見るのが難しい。インターネットが無い。役所へ出かけるのも大変。膨大な資料を読み、理解するのはとても困難、質問もできない。一番必要な人たちの声が届かない。	今回の「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」の変更にあたっては、稲沢市市民参加条例第7条に基づき、対象事項に相応しい効果的な方法としてパブリック・コメント手続きを選択しています。ご不明な点がある場合は地域協働課まで連絡いただければ、内容について説明します。

NO	項目	御意見の趣旨	市の考え方
78	バス事業全般	地域公共交通会議では説明もあるため理解することができますが、一般の市民の方はこの資料を見ただけでは変更内容を正確に理解できないと思います。交通会議の資料を利用していただくことは構いませんが、変更の理由、メリット、デメリットへの対応などのポイントを分かりやすく示すべきだと思います。	今回のパブリック・コメント手続きの実施にあたっては、変更内容を詳細にお伝えするため、稲沢市地域公共交通会議の資料にもなっている「稲沢市コミュニティバス運行事業計画」(案)を用いています。分かりやすく内容をお伝えするため、資料の最後ページには補足説明資料を添付し、各資料のポイントをお示ししています。
79	バス事業全般	「大里線」、「下津・稲沢線」の利用状況はどの程度、低調なのでしょう。直近でも経費1,500円を超えているのでしょうか。	令和4年8月の運行経費における利用者1人当たりの市負担額につきまして、「大里線」は1,685円、「下津・稲沢線」は1,226円となっています。
80	バス事業全般	コミュニティバス接続便は利用方法が分りにくいのですが、名前も工夫した方がよいのではないのでしょうか。「接続便タクシー」など。移動手段はバスではなくタクシーです。	「コミュニティバス接続便」は、平成30年度まで「コミュニティタクシー」の名称で運行しておりましたが、「コミュニティタクシー」の名称では乗り場からバス停留所まで接続するデマンド型交通が連想しにくいとの意見をいただき、稲沢市地域公共交通会議において名称を協議し、令和元年度から現在の名称に変更した経緯がありますので、名称の変更は検討していません。
81	バス事業全般	他の自治体で事例がありますが、企業や学校のバスを利用させていただくことで、コミュニティバスの補完ができませんか。	民間の送迎バスの活用は、運行中の事故や予約トラブルの対応など解決すべき問題が多いため、現在は検討していません。
82	バス事業全般	緑町バス接続便乗り場からアクロスプラザ乗り継ぎ指定バス停留所への乗継便が現実に利用できるのか。タクシーは嫌がるのではないのでしょうか。	今回の変更案策定にあたっては、運行事業者からも意見をいただいております。予約があれば接続便乗り場「緑町」から停留所「アクロスプラザ稲沢」まで運行することで調整しています。
83	バス事業全般	清須市の足軽バスは利用者アンケートを実施するようですが稲沢市も利用者アンケートを実施してください。	本市におきましても、定期的に利用者アンケートを実施しており、令和2年9月には利用者アンケート、令和3年9月には市民アンケートを実施しています。
84	バス事業全般	「稲沢市地域公共交通会議」を3月と7月の2回傍聴させていただきました。女性委員が発言されていましたが、運営される側のメンバーが大勢を占め現場の声が反映しにくい構造になっています。「巡回バスを走らせよう市民の会」と相談され、利用者の市民特に女性や高齢者たちの声を反映する「ワークショップ」を開かれその成果として次期改定案を生み出す方法をご研究ください。	「令和3年度第2回 稲沢市地域公共交通会議」におきまして、女性や子どもを持つかたの参画を望まれるご意見をいただきましたので、次回の改正時に女性や子どもを持つ団体のかたの参画を検討していきます。
85	バス事業全般	「コミバスを走らせよう市民の会」の代表を、地域公共交通会議の委員に入れてください。	稲沢市地域公共交通会議におきましては、同会議設置要綱第4条第2項に基づき「住民又は利用者の代表」として、多くの住民が参画されている「稲沢市まちづくり連絡協議会、祖父江支所地区、平和支所地区まちづくり推進協議会、稲沢市民生委員・児童委員協議会、稲沢市老人クラブ連合会」などの代表者の方に委員をお願いいたしておりますので一般の市民団体の参画は検討していません。今後は広く意見を頂くため、女性や小さい子どもを持つ方の団体の参画を検討していきます。
86	バス事業全般	おでかけタクシーは利用対象者に制限があり、コミバスを基本に考えてほしい。	おでかけタクシー運行事業につきましては、75歳以上のかたなど対象者が限定されておりますので、コミュニティバス運行事業とは異なる事業であると認識しております。コミュニティバス運行事業及び稲沢おでかけタクシー運行事業それぞれの利用状況を注視しながら、本市に適した制度となるよう検討を行ってまいります。
87	バス事業全般	おでかけタクシーの予算を分けて考えてください。	
88	バス事業全般	おでかけタクシー制度は福祉型でコミュニティバスは市民の足です。用途が違うと思います。	
89	バス事業全般	おでかけタクシーは利用者に制限があります。75歳より若くても車に乗れない人もいますので、コミバスを充実させてください。	
90	バス事業全般	おでかけタクシーは半額にしても料金が高くなる。コミュニティバスが良い	
91	バス事業全般	おでかけタクシーはコミュニティバスに代わるものではない。子ども・高齢者以外の市民もバスは利用する公共交通機関。おでかけタクシーは料金がかかり、頻繁に使うというわけにはいかない。本来これは「福祉の分野」のものコミバスに替わるものではない。混同させるのはすり替えに通ずる。バスはバスで充実させ、一方おでかけタクシーは活用しやすいものにする。	
92	おでかけタクシー	おでかけタクシーについて、70歳から利用できるようにしてほしい。利用者の収入により、利用料金の補助率を検討してほしい。市中心部と周辺部に住んでいる方では、地理的条件から利用料金(負担)が高くなることで、利用頻度に差が生まれており検討が求められるのではないかと。	おでかけタクシー運行事業につきましては、令和元年度の実証実験開始以降、利用者が増加し続けておりますが、車両台数には限りがありますので、利用状況等を分析しながら、制度を維持し続けられるよう慎重に検討を進めてまいります。