

『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について

資料番号
2

- 1 募集期間 平成30年8月6日(月)から9月10日(月)まで
- 2 意見提出者数 41人
- 3 意見件数 述べ64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	停留所「総合文化センター南」へのコミュニティタクシーの乗り継ぎの利便性を向上させるため、「祖父江・稲沢線」も同停留所を経由するよう路線変更してはどうか。	国府宮駅南の踏切については、通過する列車が多く時間の調整が困難であるため、現在は全ての路線で名鉄本線高架下を運行する路線を設定しております。今回の変更案では停留所「総合文化センター南」を「下津・稲沢線」に設置するにあたり、同線のみ踏切を通過する路線として運行します。
2	運行路線	運行時間短縮のため、「祖父江・稲沢線」は停留所「稲沢市役所」の経由を省略してはどうか。	同線は乗降調査の結果、停留所「稲沢市役所」の利用がありますので、現行どおり運行します。
3	運行路線	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」は、時間短縮のため停留所「稲沢市民センター北」から「ヨシヅヤ新稲沢店」区間を変更してはどうか。	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」の一部路線変更(木全～松下西)につきましては、地域の要望と現在の利用状況を勘案して変更したものであり、その他の路線につきましては利用者もいますので、現行路線での運行を考えております。
4	運行路線	「祖父江・稲沢線」を停留所「アピタ稲沢店」から「西島新町」経由を下屋地区を経由して運行してはどうか。	運行路線は、道路形状や幅員等の道路事情や交通量、周辺環境、通学路などとの兼ね合いなど安全な運行を行うため総合的に判断して設定しておりますので、「祖父江・稲沢線」は変更案の路線での運行を考えております。
5	運行路線	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」が北町地区を運行しない時間は、「下津・稲沢線」を北町地区へ運行するようにしてほしい。	時間帯によって運行路線を変更することは、本来の路線が設定されている地域の利便性の低下に繋がり、公平性を損ないますので、実施いたしません。
6	運行路線	「下津・稲沢線」の運行時間短縮のため、全ての便を稲沢市民病院経由とする必要は無いのではないかと。	現在の利用状況や利用者・市民アンケートなどの各種調査の結果より、多くの方が「稲沢市民病院」の利用を望まれているため、「下津・稲沢線」全ての便を稲沢市民病院に接続します。
7	運行路線	下津・稲沢線の停留所「桜木」から「シルバー人材センター」間の路線変更を次の様に変更してはどうか。 【東向き】桜木→朝府住宅→勤労福祉会館→アピタ稲沢店 【西向き】ヨシヅヤ新稲沢店→天池遠松→稲葉口→西町二丁目→シルバー人材センター	運行路線は、道路形状や幅員等の道路事情や交通量、周辺環境、通学路などとの兼ね合いなど安全な運行を行うため総合的に判断して設定しておりますので、「下津・稲沢線」は変更案の路線での運行を考えております。
8	運行路線	「大正通り」を運行するルートは西向きの一方通行であるため、利用者があるかどうか疑問である。	かつて名鉄バス株式会社が「大正通り」を運行していた際には多くの利用者が見受けられ、また、同地区から「大正通り」へのバス運行の要望に応じ、「下津・稲沢線」を設定したものといたします。

9	運行路線	大里地区から停留所「ふれあいの郷」まで乗り継ぎ無しでの路線設定をお願いしたい。	運行路線を分割し、運行距離及び時間の短縮を図っております。そのため、同施設利用の際には「大里線」から「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」に乗り継いで御利用いただきますようお願いいたします。
10	運行路線	大里線について、現行の大里西線より運行距離が延長され、運行便数が減少となる。車両を追加し、大里西と大里東を分離し、別々の地区で巡回して欲しい。	大里線につきましては、現在の「下津・大里東線」と「大里西」線を統合し、大里地区を巡回する路線として設定しております。運行車両には限りがありますので、限られた条件の中でより良い時刻表を作成できるよう検討していきます。
11	運行路線	大里線を国府宮駅まで延長するとともに、JR稲沢駅、ヨシヅヤ清洲店まで運行するように検討して欲しい。	大里線につきましては、新たに大里地区の南部を運行エリアに追加するため、運行距離や運行時間を考慮し、「大里駅」を中心に運行します。停留所「国府宮駅」や「JR稲沢駅」を御利用の際には停留所「稲沢市民病院」からの乗り継ぎをお願いします。
12	運行路線	北島地区への運行路線の設定・停留所の設置に賛成する。	持続可能な交通網の形成を図られるよう、更なる利用者数の増加などを目指し、引き続き『稲沢市コミュニティバス運行事業計画』の見直しを検討していきます。
13	運行路線	千代田線・平和線の運行便数の増加や運行時間の短縮を図るため、運行区間を「平和支所」から「国府宮駅」までとして欲しい。	現在の利用状況や利用者・市民アンケートなどの各種調査の結果より、多くの方が「稲沢市民病院」の利用を望まれているため、「千代田・平和線」全ての路線が稲沢市民病院に接続するよう路線設定を行います。
14	運行路線	千代田線の路線を一部変更し、今村地区、西溝口地区を通過する路線設定をお願いします。	同地区にはコミュニティタクシー乗り場「西溝口」を設置しておりますが、利用が低調であるため、今後のコミュニティタクシーの利用状況に基づき路線設定を検討していきます。
15	運行路線	平和線が無くなると平和町の者が困ることとなる。市役所に行くにしてもバスが必要であるため、平和線の継続を希望する。	今回の変更では、極めて利用の低調である「平和線」の一部の「停留所」を「コミュニティタクシー乗り場」へ変更するとともに、利用のある「平和線」の区間と「千代田線」を統合し、「千代田・平和線」として再編します。市役所まで利用する場合は停留所「国府宮駅」で「稲沢中央線」等への乗り継ぎをお願いします。
16	運行路線	支線を各地域で巡回するとともに、これらのコースを結ぶ幹線を設定し、その他の地区をコミュニティタクシーで包括するような路線網の形成を検討してほしい。 公共施設、量販店、病院への接続を重視した、高齢化社会のニーズに適した路線設定を検討して欲しい。 コミュニティバス全体の経路を短縮して運行時間の短縮をお願いします。 「祖父江・稲沢線」を除いた支線については、利用が少ないため、便数を削減し、他の路線に振り分けてはどうか。	『稲沢市コミュニティバス運行事業計画』変更案は、利用実態、乗降調査、利用者・市民アンケート、地域の要望など基に策定しております。今後も引き続き利用状況や各種アンケート、地域の要望などを参考としながら、持続可能な交通網の形成を図られるよう『同計画』の見直しを実施していきます。
17	運行路線	バスをJR清洲駅まで延長して欲しい。 旧22号を利用すれば日下部の踏切の通過の問題は解決するのではないか。	JR清洲駅への最大の問題は、御指摘のとおり日下部の踏切通過ですが、清洲駅周辺の道路環境も十分に整っているとは言い難いため、同駅周辺への接続につきましては引き続き検討していきます。

18	運行路線	一宮市「i-バスミニ」や北名古屋市「きたバス」との相互乗り入れや乗り換えなど広域的な連携を検討していただきたい。	市外への相互乗り入れや乗り換えにつきましては、料金体系や利用方法が異なるため、大規模な調整が必要であるとともに、『稲沢市コミュニティバス運行事業計画』では「市内の交通空白地帯の解消」を目的としておりますので、現在は検討しておりません。
19	停留所	「稲沢中央線」は停留所「アピタ稲沢店」を南北2か所に設置しているが、利用者が混乱しないように、どちらかに一方に統合してはどうか。	現在、同停留所について降車される方はほぼ南側を利用されておりますが、乗車は南北双方で見られます。また、同停留所は「幹線」と「支線」の乗り継ぎの拠点となっておりますので、確実に「稲沢中央線」へ乗り継ぎ出来るよう引き続き南北双方に停留所を設置します。
20	停留所	「稲沢中央線 矢合系統」についてもアピタ稲沢店に接続するような停留所を設置してほしい。	同線の停留所「アピタ稲沢店」への接続については、運行路線の延長や運行時間の長時間化により、便数が減少し、利便性の低下に繋がりますので、同線の「アピタ稲沢店」への接続は考えておりません。
21	停留所	停留所「国分団地」をもう少し住宅に近い西側に移設してはどうか。	同停留所の設置位置は、周辺の道路事情や交通環境を考慮し、安全にバスが停車できる場所を選定した結果ですので、移設は検討しておりません。
22	停留所	停留所「駅前一丁目」と「小池二丁目」間に停留所の増設をお願いします。	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、設置場所を選定しております。当該地区は、比較的停留所の間隔が短いため、増設は行いません。
23	停留所	名古屋文理大学文化フォーラムでは多くのイベントが開催されているため、最寄りの停留所に同施設の名称を設定したり、地図や案内看板で利用者に分かり易く表記してはどうか。	同施設の最寄りの停留所は「小池南」となりますが、同施設から離れているため、行政区名を基に現在の停留所名称とした経緯がありますので、現在の名称を引き続き利用していきます。今後は「国府宮駅」などに同施設への案内の表示について検討していきます。
24	停留所	「祖父江・稲沢線」も「らくだの湯」付近に停留所を設置してほしい。	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、設置場所を選定しております。「祖父江・稲沢線」が運行している同施設周辺の西尾張中央道は交通量が多く、安全にバスを停車させることが困難であるため、停留所の設置は考えておりません。
25	停留所	停留所「鶴塚」の利用が非常に低調であるため、同停留所を廃止し、「祖父江支所」と「稲沢厚生病院」間の時間短縮を図ってほしい。	今後、利用の低調な「停留所」については基準を定めて「移設」、「廃止」などを行い、効率的な路線設定を検討していきたいと考えています。
26	停留所	停留所「江西」がなくなると不便になるため、現在の場所に残して欲しい。	停留所「江西」の利用は低調であり、また、「木曾三山公園」、「祖父江緑地」、「祖父江霊園」、「かるかや堂」などへの停留所設置の要望が多いため、これらの施設周辺へのアクセスできるよう停留所「江西」の移設及び名称変更を検討しております。
27	停留所	以前に名鉄バス停留所「巡見」が設置されていた付近に停留所を設置して欲しい。	今回の計画変更に伴い、「祖父江・稲沢線」上に停留所「巡見」の設置を行います。
28	停留所	稲沢市民センター内に停留所を設置して欲しい。	同センター内への停留所の設置につきましては、センターへの接続道路が狭隘であるとともに、視認性が極めて低いこと、センターの利用者が多く、駐車場内での転回に危険が伴うことを総合的に判断し、同施設北側道路に停留所を設置します。
29	停留所	停留所「西町二丁目」を「西町」に、停留所「西町」を「西町二丁目」に変更してはどうか。	停留所名称については、利用者へ分かり易くするため、付近の施設名や交差点名、または行政区名などから設定しております。

30	停留所	大里線に停留所「増田」が設置される予定であるが、現在の設置予定場所が増田区から遠い場所となっているため、増田交差点付近に設置して欲しい。	停留所の設置場所につきましては、道路形状や幅員等の道路事情や交通量、周辺環境、通学路などの兼ね合いなど安全な運行を行うため総合的に判断して設定しておりますので御理解ください。
31	停留所	平和町西光坊地区は、旧国道155号線に密集しているため、バス停留所を設置していただきたい。	同地区にはコミュニティタクシー乗り場「西光坊」を設置しておりますが、利用が低調であるため、今後のコミュニティタクシーの利用状況に基づき路線設定を検討していきます。
32	停留所	福島中心部にバス停留所を設置して欲しい。	運行路線の延長は、運行時刻の冗長や便数の減少となり、利便性の低下に繋がりますので、今回の変更においては同地区への停留所の設置は行いません。 なお、同地区には、停留所「千代田市民センター」がありますので、同停留所の御利用をお願いします。
33	停留所	城西等の日光川の堤防辺りにバス停留所を設置してほしい。	平和支所地区南部の「交通空白地帯」を解消するため、コミュニティタクシー乗り場「平六」を新設しますが、城西地区から「平六」を利用する場合、川を大きく迂回する必要がありますので、コミュニティタクシー乗り場「城西」を新たに設置します。
34	停留所	支線については、以前の中央図書館の東に停留所を変更して欲しい。	中央図書館東の道路は幅員が狭く、視認性が低いことから右左折の際に注意が必要である事、市民会館での行事開催時には出入りの車両で混雑し、時刻表どおりの運行が困難になることを踏まえ、停留所の設置は行いません。
35	停留所	停留所「国府宮駅東」を設置して欲しい。	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、設置場所を選定しております。 当該地区は、道路交通法や周辺環境などの関係から、バスの停車場所が確保が困難であるため停留所の設置は行いません。
36	停留所	バス停留所を増設し、停留所間の距離を短くして欲しい。	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、設置場所を選定しておりますので御理解ください。
37	運行車両	稲沢中央線に低床バスを導入して欲しい。 ワゴンタイプで運行している路線を、「低床式小型バス」で運行するようにして欲しい。	現在、稲沢中央線は「ノンステップバス」での運行を行っております。 「支線」につきましては、狹隘道路や公共施設、民間施設のロータリーを路線に設定しており、小型バスでの運行が困難であるため、ワゴンタイプ車両で運行を継続します。
38	運行車両	稲沢中央線を運行している中型バス車両は不要である。通勤・通学用に必要ならばその時間だけ中型バス車両が運行すれば良い。	幹線の運行車両の大型化は、これまでの利用実態、市民のニーズを踏まえ、名鉄バス株式会社と共同運行することによって、公共交通網の充実を図るために実施したものであるため、現行どおり幹線は中型バスでの運行を継続していきます。
39	運行車両	ワゴンタイプ車両の助手席は、行き先表示板のため前方が見えづらく、また座席位置が高く、高齢者や障害者のかたの乗車が困難であるため、助手席の利用を取りやめるべきである。	乗車定員の削減は、定員超過による追加便の発生に繋がり、利用者にとっては著しく利便性の低下となるとともに、運行経費の増加となりますので、法定の乗車定員で運行します。 なお、助手席については、乗車の優先順位の最後に設定し、高齢者や障害者のかたが乗車される場合は、既存の乗客に席の移動をお願いさせていただくなどの配慮を行います。

40	時刻表	稲沢中央線の全便を停留所「JR稲沢駅西口」として欲しい。	全ての稲沢中央線を停留所「JR稲沢駅西口」に接続させると、運行距離が延長し、大幅に便数が削減することとなりますので、利用状況に併せた時刻表を作成してまいります。
41	時刻表	「祖父江・稲沢線 ふれあいの郷系統」の最終便が停留所「祖父江中学校北」止まりとなっているが、「ふれあいの郷」まで運行してほしい。	現在、支線については「午前7時台」から「午後7時台」まで運行しておりますが、早朝夜間の時間帯は日中と比較すると著しく利用が低調となっております。そのため、支線の全路線で運行時間帯の見直しを検討していきます。
42	時刻表	大里線が変更案では10便となっているが、従前の大里西線を同様に14便として欲しい。	時刻表、便数の設定にあたっては、運行路線、停留所が確定次第設定してまいります。運行車両には限りがありますので、限られた条件の中でより良い時刻表を作成できるよう検討していきます。
43	時刻表	千代田・平和線、大里線は現行と比較すると減便となる。便利なバスにするため1時間に1本運行してほしい。	時刻表、便数の設定にあたっては、運行路線、停留所が確定次第設定してまいります。運行車両には限りがありますので、限られた条件の中でより良い時刻表を作成できるよう検討していきます。
		利用率の少ない路線の便数を削減することに反対する。利用者の増加を図るためには便数を増やすべきである。	
		運行間隔が2時間や3時間おきの地区に関して、1時間に1本の運行を行った場合、どれだけ利用率が上がり、財政負担がどのようになるか検討していただきたい。	
44	時刻表	バス停とバス停間の運行時間を今より少し余裕をもって設定してほしい。	停留所距離間、交通量、周辺の道路環境等を考慮し、適切な時刻表を作成してまいります。
45	時刻表	国府宮駅に鉄道が到着する時間を考慮した時刻表を作成してほしい。	時刻表の作成の際、他路線との乗り継ぎ以外にも、鉄道との乗り継ぎについても検討してまいります。
46	時刻表	運行時間帯をもう少し延長してほしい。	支線については現在「午前7時台」から「午後7時台」まで運行しておりますが、早朝夜間の時間帯は日中と比較すると著しく利用が低調となっておりますので、利用状況や各種調査・アンケート結果に基づいた時刻表を作成してまいります。
		午前6時台、午後6時台にも利用できるように変更してほしい。	
		通勤・通学に利用できる時間帯・本数を確保していただきたい。	
47	運行日	稲沢中央線以外のコミュニティバス路線も、日曜日・祝日の運行を実施してほしい。	支線の平日と土曜日の利用を比較しますと土曜日が約25%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おります。

48	利用料金	コミュニティバスの利用料金を「200円」から「100円」に変更して欲しい。	<p>現行の利用料金「1乗車1人200円」は通常の路線バスより割安となる区間が大半となっており、この運賃水準を実現するためには、市が利用料金だけでは補えない運行経費を負担しています。</p> <p>利用料金を値下げいたしますと、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。</p> <p>そのため、現行の利用料金を維持したいと考えています。</p>
		年間パスポートを2,000円程度で発行して欲しい。	
		1日乗車券を200円で発行して欲しい。	
		後期高齢者への無料乗車や半額割引制度を導入して欲しい。	
49	利用料金	稲沢中央線の定期乗車券の料金が高すぎる。	現在の定期乗車券の金額につきましては、利用料金を元に算出されたものであり、地域公共交通会議において合意いただいた金額ですので、適切なものと考えています。
50	利用料金	バスの無料乗車券の配布など「運転免許証自主返納支援事業」を実施して欲しい。	今回の変更におきまして、「コミュニティバス・コミュニティタクシー無料乗車券」の導入について協議しており、「運転免許証自主返納支援」の一環として「同無料乗車券」の配布を検討しております。
51	コミュニティタクシー	島地区には名鉄の駅があるが、コミュニティタクシー乗り場の設置がないため、同地区南部へのコミュニティタクシー乗り場の設置を要望する。	島地区南部に近い「子生和保育園」にコミュニティタクシー乗り場「子生和南」を設置しますので、同乗り場を御利用ください。
52	コミュニティタクシー	コミュニティタクシー乗り場について、交通空白地帯の250mから300mごとに設置してほしい。	今回の変更では鉄道駅、コミュニティバス停留所、既存のコミュニティタクシー乗り場から半径500mで交通空白地帯を検証し、新たにコミュニティタクシー乗り場を増設しております。今後、利用状況に応じて乗り場の設置方針を検討していきますので御理解ください。
53	コミュニティタクシー	コミュニティタクシー乗り場「子生和北」、「子生和南」の接続可能なバス停留所が「下津市民センター」となっているが、稲沢中央線に乗車するためには乗り継ぎが必要となる。そのためコミュニティタクシーを停留所「駅前一丁目」や「小池二丁目」に接続してほしい。	コミュニティタクシーは、バス路線の設定が困難である地区へ「最寄りのバス停留所までの接続便」として運行しております。「接続できるバス停留所」はタクシーとバスの接続環境が十分に確保されている市役所・支所・市民センターとしておりますので、停留所「駅前一丁目」や「小池二丁目」への接続は考えておりません。
54	コミュニティタクシー	コミュニティタクシーの接続先に停留所「稲沢市民病院」を追加してほしい。	コミュニティタクシーは、バス路線の設定が困難である地区に対し、「最寄りのバス停留所までの接続便」として運行するものであり、目的地までの直行便ではないため、停留所「稲沢市民病院」への接続は考えておりません。
55	コミュニティタクシー	コミュニティタクシーの予約時間が地域によって異なるのは不公平である。	コミュニティタクシーの予約時間につきましては、予約を受けてから配車の手配を行うため、車両の待機所からコミュニティタクシー乗り場までの距離に応じて予約時間を設定しております。今後は利用状況等に応じて予約時間の見直しについても検討していきますので御理解ください。

56	コミュニティタクシー	鉄道駅にもコミュニティタクシー乗り場を設定して欲しい。	コミュニティタクシーは、バス路線の設定が困難である地区へ「最寄りのバス停留所までの接続便」として運行しておりますので、鉄道駅への乗り場の設置は行いません。
57	コミュニティタクシー	コミュニティタクシーからコミュニティバスを利用する場合、事前予約を行った上で、コミュニティタクシーの利用料金を支払い、更にバス利用料金を支払うのは不平等であるため、コミュニティタクシーからコミュニティバスを利用する際でも、利用料金を200円で統一してほしい。	コミュニティバス、コミュニティタクシー運行事業を継続していくためには、利用者からの応分の負担が必要であると考えております。 そのため、コミュニティタクシーの利用料金を無料にすることは考えておりません。
58	その他	市民病院のバス停留所に防風壁を設置して欲しい。 また、受付待合の大型ディスプレイにバス発着の案内を行って欲しい。	市民病院の待合環境の向上につきましては、引き続き検討課題といたします。 また、発着の案内につきましても、風除室内の大型掲示板を有効活用し、時刻の周知に努めてまいります。
59	その他	コミュニティバスの運行が開始されてから名鉄西部交通株式会社が受託しているが、他社を入れての競争入札してはどうか。	運行事業者の選定におきましては、本市又は隣接地に事業所を持つ事業者を対象としたプロポーザルを実施しております。今回の『同計画』変更に基づく運行におきましてもプロポーザルで運行事業者の選定を行います。
60	その他	特殊な読み方の場合は印刷物等にフリガナをふって欲しい。	今後、時刻表などを作成する場合は配慮してまいります。
61	その他	乗務員の負担軽減のため、バス乗継券用の日付スタンプを準備してはどうか。	支線につきましては、バス乗継券用の日付スタンプを用意しております。 幹線につきましても、同スタンプの設置を運行事業者と調整してまいります。
62	その他	もっと注目されるバス、市民が自慢できるバスに ・乗りたいデザイン ・廃食油からのバイオ燃料使用 ・下水汚泥からのメタンガス燃料使用 など	バス利用促進のため、広報やHPなどの活用にも努めてまいります。なお、バイオ燃料やメタンガス燃料などを利用とする場合、インフラへの投資が必要であり、費用対効果を検討すると導入は困難な状況です。
63	その他	民間のシャトルバスの路線バス化について検討していただきたい。	民間シャトルバスの活用は、運行中の事故対応や利用者とのトラブルなど解決すべき問題が多いため、現在は検討しておりません。
64	その他	担当者はバスに乗車し、現状を把握して欲しい。	毎年、乗降調査などでバスに乗車し、利用者や乗務員からお話を伺い、現状の把握に努めております。