

太子町地域公共交通網形成計画(案)に対する意見

【概要】

平成31年2月1日(金)～平成31年3月1日(金)まで、太子町役場及び町ホームページにおいて公表し、太子町地域公共交通網形成計画(案)に対するパブリックコメント(住民等意見)の募集を実施しましたところ、10人より51件のご意見をいただきました。

これらのご意見と、ご意見に対する太子町の考え方は下記のとおりです。

番号	パブリックコメントでの意見(要旨)	町の考え方
基幹交通について		
1	路線バスは、新規路線の開設ではなく現状路線の葉室(山田)周り線(南北両方とも)を磯長小学校前から上ノ太子駅まで太子中央線を往復する延長路線にすれば、葉室周りの収入が伸びるとして新規路線をつくる採算を考えなくても良いのでは。	既に運行されている民間交通事業者のバス路線に対し、行政が変更することは困難です。新規路線についてはいただいたご意見を交通事業者にお伝えするとともに、具体的なルート、バス停等の発表につきましては、少しでも早く皆様にお知らせできるように交通事業者と情報交換を重ねながら進めてまいります。
2	喜志駅～上ノ太子駅線を喜志→磯長小学校前→上ノ太子駅→赤坂町→六枚橋→交番前→大道→後屋→東条→畑→太子カントリークラブ前(帰りも同じ路線)に変更(一部増設)するのはどうか。	
3	太子中央線の新規路線について、具体的に出発点と経由地と終点について早急に明らかにしてほしい。	
4	その上で、金剛バスの営業路線としてカインズ前を設置してほしい。	
5	聖和台2～3丁目の奥のぶどう畑の前の通りは、奥へ入り込んでいて中央線から遠い。高齢者の足の保障を考えてほしい。	
6	新規路線について、太子町として採算予測等のご意見をいただきたい。	新規路線につきましては、民間交通事業者による運行を予定していますので、本町としての採算予測は行っておりません。
7	人口の多い聖和台・磯長台から見れば、基幹交通が太子中央線上を走るだけでは、この地域の全て、空白地域、不便地域から脱したと言えます。計画を具体化するにあたり、残された空白・不便地域対策への十分な対応が求められる。	基幹交通バス停の圏域から外れる地域につきましては、今後、検討事項としてまいります。

支線交通について

8	基幹交通だけでは充足できない聖和台西地域やいわき台、福祉センター、町内の医療機関、コンビニ等へは町の支線交通で利便性を持たせる細やかな計画で充実した交通網の形成を考慮してもらいたい。	<p>基幹交通バス停の圏域から外れる地域につきましては、今後、検討事項としてまいります。</p> <p>本編P52の事業スケジュールに記載しているとおり、支線交通について実証運行を行います。ルートにつきましては、住民の皆さまの意見も聞きながら設定してまいります。</p> <p>また、実証運行による利用状況の結果や皆様からの意見を踏まえて、持続可能な地域公共交通の実現に向けた、支線交通の具体的な施策を交通会議での議論を踏まえて決めてまいります。</p>
9	支線交通として、畑・山田の路線は示されていないが、住民から定置・定点で公共交通を利用したいとの声が多く出されているので、コースを早急に示すべき。	
10	支線交通として、 ・通勤・通学の人は、役場での乗り換えでは間尺に合わない。(とくに朝)この人たちの声をぜひ聞いてほしい ・朝の時間帯は、便数を多く ・支線から基線への乗り換えがスムーズにいくように ・畑から小・中学校への通学にバスの利用を(とくに冬場は、暗いので危険)	
11	公共交通空白・不便地域のバス停として、「町立体育館」と「道の駅」も考慮すべきではないか。	
12	現在運行されている予約型乗合ワゴンが、事前の予約と年齢制限があり、気軽な利用が出来にくい思いがあった。町内を時間を決めて巡回するバス(又はワゴン車)を是非実現してほしい。	
13	予約型乗合ワゴンが走っている、細い地域への配慮もあわせて充実してほしい。運行間隔は、15分～20分程度の間隔が欲しい。	

福祉センターバスについて

14	福祉センターバスは、使用人数も多いので従来通りの条件(無料)で運行させて欲しい。	<p>本町の公共交通は、本編P34の基本方針に記載しているとおり、利便性の向上だけでなく、持続可能な地域公共交通を構築することを目的としています。そのため、福祉センターバスの再編も前提とし、新しい交通体系を見直すことを目指しています。</p> <p>福祉センターバスが高齢者の皆さま方の外出機会の創出や移動に欠くことができない手段であることは十分理解しておりますので、本編P44【施策1-5】に記載している通り、公共交通だけでなく福祉政策の移動手段と合わせて、皆さまが利用しやすく、かつ持続的に運行を続けていける交通体系の構築を進めてまいります。</p>
15	福祉センターバスは、乗車地から乗れば、町立総合福祉センターまで降車出来ない点で住民の公共交通として欠点はあるが、高齢者の健康維持、楽しみ、交流・ふれあいにとって欠く事のできない手段となっているので存続するべきである。	
16	現在の運行コースで、無料であるということで、利用しやすくなっていると思われる。無料制がどうしても無理でも出来るだけ負担のハードルを下げるために、工夫が必要ではないか。	
17	予約型乗合ワゴンと福祉センターバスは、廃止しないように、福祉の政策として考えてほしい。	
18	福祉センターバスは、利用者も多く、元気老人が増えることで、町の医療費も少なくなる。長い目で見て存続すべき。福祉・介護タクシーへの助成は必要。	

予約型乗合ワゴンについて

19	<p>予約型乗合ワゴンは、絶対必要。 より多くの人が利用しやすいようにしてもらいたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・予約について—高齢者にとって、金曜日、前日の予約には無理がある。(当日の体調や天候など) ・介護者の同乗を認めてほしい。 ・停留所—要望を聞いてほしい。 ・無料は続けてほしい。 	<p>本町の公共交通は、本編P34の基本方針に記載しているとおり、利便性の向上だけでなく、持続可能な地域公共交通を構築することを目的としています。そのため、予約型乗合ワゴンの再編も前提とし、新しい交通体系を見直すことを目指しています。予約型乗合ワゴンが高齢者の皆さま方の外出機会の創出や移動に欠くことができない手段であることは十分理解しておりますので、本編P44【施策1-5】に記載している通り、公共交通だけでなく福祉政策の移動手段と合わせて、皆さまが利用しやすく、かつ持続的に運行を続けていける交通体系の構築を進めてまいります。</p>
20	<p>バス停の無い細かい所まで行ってもらえているので、予約型乗合ワゴンも1台は走らせて欲しい。</p>	
21	<p>予約型乗合ワゴンは、公共交通路線が出来たとしても現在59カ所もある停留場は路線交通では引き継げない。住民の足として外出の手段としては、欠かせない。増便して、年齢制限なしで、外出弱者や、妊婦さん、介助者も同乗できるように切に願う。</p>	
22	<p>畑地区のような坂のきつい場所では、自宅近くの行きやすい停留所が必要。</p>	
23	<p>「予約型乗合ワゴンや福祉センターバスの再編を前提に」とありますが、高齢者、障がい者、交通弱者のために、引き続き「必ず走らせてほしい」。これは多くの人声です。「予約型乗合ワゴン」は、今以上に便利で利用しやすく(年齢制限や予約制の検討)改善も合わせ、存続を強く要望する。</p>	

乗り換え拠点について

24	<p>今回の形成計画では乗り換え拠点として、役場周辺を提案しているが、狭い町内を行き来するのに乗り換えの煩わしさはできるだけ計画せず、一回の乗車で目的地に行けることが利用者増加の利便性に繋がるものではないか。</p>	<p>長い区間を複数の路線で運行することは、車両と運転手が必要となります。そのため、役場を乗り換え拠点とし、基幹交通と支線交通を接続することで、乗り換えの手間は発生しますが、支線交通の運行区間が短くなり、多くの本数(最低1時間に1本)を確保することが可能となりますので、拠点乗換の仕組みを構築することとしました。スムーズに乗り換えができるよう、皆さまの意見も参考にしながら進めてまいります。</p>
25	<p>役場を拠点にして乗り換えという案が出ていたが、急いでいる人には、乗り継ぎ時間などを考えると不便ではないか。出来るだけ乗り継がないで、行ける路線を考えてほしい。</p>	
26	<p>バス待ち空間—雨・風・暑さ・寒さを凌ぐための空間が必要。生涯学習施設が建設の運びとなり、その玄関の一部を利用してはどうか。交流の場にもなるし、時間待ちに図書館へ立ち寄る。自販機やテレビを置くのもいい。</p>	

公共交通を利用するきっかけづくりについて

27	公共交通を利用するきっかけとして、 ・バスの中に児童たちの作品を展示する。(父母・祖父母の乗車が増える) ・観光客の興味をひく太子町の見どころ・茶屋・食事処の案内を随所に置く。(特に鉄道駅)	公共交通の利用促進を進める際の参考とさせていただきます。
----	---	------------------------------

住民との意見交換や住民参加について

28	ワークショップに参加して、時間が短かく、それぞれ思っている事を充分話せたのか、わからないままにすんでしまった。1つの事だけでも、かなり時間をかけて、話合わなければならないのではないか。	今後も進めていく住民の皆さま方との意見交換等の取り組みの、参考とさせていただきます。
29	聖和台等、山田等以外の地域住民については意見交換の場がなかった、町内ごとに、役場が主体となって説明会を開催し、趣旨説明を徹底することが大切。住民説明会を早急を実施すべき。	本町の公共交通施策を進めていくためには、住民の皆さま方の意見は重要でありますので、4月以降、本格的に施策を進めていく際には、住民説明会や意見交換の場を開催いたします。また、本編P45【施策2-1】の通り、公共交通を持続するためには、住民の皆さま自らの活動が重要でありますので、それらの活動の支援も進めてまいります。
30	各町会の集まりを持っていただいて直接話し合う機会を実施してもらいたい。	
31	色々な段階で、多くの町民に知らせ、出やすい形で、意見を聞く努力がいるのではないか。	
32	若い人も利用しやすい、魅力ある公共交通にするためにも若い人たちの思いや願いをつかむために直接声を聞いたり、アンケートを取ってほしい。	若い世代の方の意見は重要でありますので、ご意見を参考に取り組みを進めてまいります。
33	若い人々の声、子育て中の親の声をたくさん聞いてほしい。	
34	運行計画をはじめ検証結果の途中経過を住民にオープンにし、問題点、改善点があれば、住民の意見を聞き、知恵と力の支援を求め、改善に役立てることが必要ではないか。(運行日・時間、停留所、料金など)	本編P52の事業スケジュールに記載しているとおり、支線交通について実証運行を行います。ルートにつきましては、住民の皆さまの意見も聞きながら設定してまいります。 また、実証運行による利用状況の結果や皆様からの意見を踏まえて、持続可能な地域公共交通の実現に向けた、支線交通の具体的な施策を交通会議での議論を踏まえて決めていきますが、その際には、住民の皆さまとの意見をお聞きする場を設定いたします。
35	路線バスの利用促進は、住民の参加・協力が求められるのは当然であるが、「料金」のあり方はじめ、運行時間、停留所などが決め手になると思う。運行内容が決まる過程で、途中経過(料金と運行計画など)を住民に知らせ、住民の同意・納得を得ることが大事ではないか。	

料金設定について

36	中央線を基幹交通が走るようになる事は、何もなかった時期から比べればいい事かも知れないが、バス事業者へ料金も含めて丸投げにならないようしてもらいたい。 片道100円(往復200円まで)が利用しやすい所ではないか。	基幹交通は、民間交通事業者による運行の予定となりますので、料金設定等については、民間交通事業者の運営方法によりますので。行政が協議に入るのは困難ですが、いただいたご意見につきましては、お伝えさせていただきながら、情報交換を進めてまいります。
37	乗り換えが発生しても、起点(乗った所)から目的地(降りる所)まで、2回分の運賃をはらわなくてもいいようにしてもらいたい。	
38	乗り換え—共通乗車券の発行をしてもらいたい。	
39	町として公共交通にお金を何円出すのかが示されていないのに、運賃だけが「150円～200円」等として1人歩きしている。現在、予約型乗合ワゴンと福祉センターバスに合わせて、約1000万円位出してるが、この額に、町としてさらに何円上積みできるのかを明確にすべきである。その上で、利用者にくらの負担を求めるのが当然ではないか。	支線交通の具体的な料金設定、町の財政負担額につきましては、実証実験の結果を踏まえながら決めてまいります。また、結果につきましては公表いたします。

運行ダイヤについて

40	運行について、休みは年末・年始だけ。終バスの延長、停留所は、住民の要望を聞いてもらいたい。	実証運行による利用状況の結果や皆様からの意見を踏まえて、持続可能な地域公共交通の実現に向けた、支線交通の具体的な施策を交通会議を踏まえて決めてまいります。
41	朝・夕と日中の利用者のニーズに合わせた便の回数の配慮をもらいたい。	

運行車両について

42	車椅子のまま乗れるバス、そして車椅子・バギーの置き場所のあるバスにしてもらいたい。	いただいたご意見を民間交通事業者に伝えながら進めてまいります。
----	---	---------------------------------

情報発信について

43	バスの時刻表が近く(手元)にあると使いやすい。	ご意見を参考とさせていただき、本編P46【施策2-2】を進めてまいります。
44	鉄道駅・乗り換え拠点へ、行き先・乗り換えをわかりやすく案内してもらいたい。	

将来の公共交通について

45	駅、役場へ行くもしくは観光客等が利用するのは基幹交通の路線バスで、町内の施設へは支線交通の町営バスでと、基本設定を明確にして将来とも路線バスの全面撤退のないような配慮が必要。	<p>持続的に本町の公共交通施策を進めるためには、ご意見の内容は重要と認識しています。ご意見を参考とさせていただき、本町の公共交通施策を進めてまいりますので、住民の皆さま方のご協力をよろしくお願い致します。</p>
46	『予約型乗合ワゴン・福祉センターバス』を土台にして、また金剛バスルートをふまえて太子町の地域公共交通の施策を考えるべき。」だと考えている。地域公共交通は予約型乗合ワゴン・福祉センターバスのノウハウを生かすべきです。	
47	「車を利用している人」が公共交通を利用する方向で考えはじめています。今車に乗っている人、頼っている人が多いのは、「『乗合交通機関』が少ないから」という現実を忘れないようにしてほしい。	
48	公共交通は、まちづくりの基本・土台である。少子高齢化で町も現状では人口減少も避けられないと言われているが、「住んでよかった」「住みつづけられるまち太子町」のためにも、将来に誇れる、「地域公共交通」の実現を住民は求めている。そのための協力を惜しむものではない。	
49	魅力ある施設の集中化を図ればどうか。 <ul style="list-style-type: none"> ・眼科・皮膚科・耳鼻咽喉科の誘致 ・キッズ広場の設置 ・保健所・農協・郵便局などの出先機関 ・ゆったりとした待合場所 ・食事処・茶店などの誘致 	

その他

50	一年単位での見直し・検討は、ぜひ実施してもらいたい。	本編P53～の評価体系を確実に進めてまいります。
51	各資料に「商業地域」ということばが使われているが、公の機関が「商業地域」として特定の場所を指定しているように誤解されるのではないか。	本編で記載している「商業施設」は、多くの方が利用するスーパー等の大型商業施設のことです。大型商業施設は、一般的に公共交通を利用する際の目的地となっていますので、本町でも同様の表現としています。