

二宮町地域公共交通計画(中期施策案)についての委員意見と反映について

資料4-1

委員意見		反映
【中期施策内容について】		
全体		
1	交通空白地域への運行が公共交通としての役目ではないのか。	交通空白地域を中心とした運行を行いますが、交通空白地域が拡大しないよう様々な施策を行うことは重要と考えています。
2	30年度にはこの中の1つでも2つでも成果を出しその結果を地域住民に公表できるようにするべき。	成果を出し、公表できるよう施策及び重点プロジェクトを推進します。
3	町の形状・面積や人口分布から生活圏内の移動は徒歩で可能なことが多いと思われることから、公共交通の利便性向上（便利にし過ぎない範囲）と同時に意図しなくても自然に歩くことになる街づくりが、「環境や健康に配慮」する施策になると思う。 情報や教育だけではなく、安心して楽しく歩きやすい歩行者専用道や休憩施設など、今から計画・整備して10年後に備えることも必要である。	都市整備や健康づくりとも連動した交通施策となるよう、関係部署と連携していきます。
4	①コミュニティバスの再編と③路線バスの維持において、利用者のニーズを把握とあるが、減少に対して的確なニーズを拾い集めていない結果の減少と考えられる。これまでのニーズ把握を踏襲するのでは、同じことの繰り返しとなるのではないかと。通り一編の内容ではない具体的なニーズ把握方法を提示願います。	バス車両の更新に際し、バス停ごとの乗降データを集計できる機器を導入しました。乗降データの実績を基に地域と協議し、連携してニーズの調査を実施していきます。また、それらを踏まえバス停やルート の精査を行うことで、利便性の向上する検討をしていきます。
5	②新たな地域公共交通システムの研究と④タクシーの維持・有効活用の検討について、研究・検討となっているが、導入の是非、可否はいつになるのか記載がなく具体的な目標ではないと思われる。3年もかけるのであれば具体的な策の制定までは必要ではないか。	人口減少と交通弱者増加に伴い、地域ごとに状況が変化するため、計画策定時点で具体的な策を示すことは、選択肢を狭めてしまい本来のニーズと乖離することが想定されます。今後は、生活に必要な移動手段の確保を地域ごとに選択することが必要になることから、選ぶことができる選択肢を多く確保するため、タクシーの維持・有効活用など福祉施策を含めた、新たな地域公共交通システムの研究をしていきます。
①コミュニティバスの再編		
1	乗車実績の減少理由がわからないため、これまでの改編時期や内容を記載したらどうか	記載内容に追加します。（P. 18）
②新たな地域公共交通システムの研究		
1	研究の例として、地域のたすけあいボランティア送迎が挙げられているが、手法によっては、道路運送法に抵触する可能性があるため、慎重に検討すること。	手法については、関係法令等確認の上、慎重に検討します。

③路線バスの維持 意見なし		
④タクシーの維持・有効活用の検討		
1	目的に「タクシーも利用者の減少により縮小傾向にあるため」とあるが、何が縮小傾向か記載内容を見直すこと。	記載内容を修正しました。(P. 21)
⑤公共交通のバリアフリー化 意見なし		
⑥交通結節点の利便性向上		
1	目次と見出しの不一致	記載内容を修正しました。(P. 17、P. 23)
2	内容に「地域公共交通と路線バスの地域における交通結節点の利便性を向上させる手法など」とあるが、説明がわかりづらい。	記載内容を修正しました。(P. 23)
⑦地域公共交通維持推進策の検討・導入 意見なし		
⑧公共交通の情報提供 意見なし		
⑨モビリティ・マネジメント		
1	現在、生活を支える店舗等の偏在化が進み、自家用車への依存度が高いが、5～10年後に状況は変化するため、この変化に対応する一手法として、モビリティ・マネジメントを強く進める必要がある。	重点プロジェクトC及びDにおいて、実施していきます。
2	二宮駅へ自家用車を利用して送迎する方の具体的な対策や施策を検討すること。	⑥交通結節点の利便性向上とあわせて、検討していきます。
3	推進していく上でのメリット・デメリットの提示すること。	記載内容を修正しました。(P. 26)

【重点プロジェクト内容について】		
全体		
1	利用者からの要望や意見が出るためそれに応える体制を整備し、コミュニティバスが地域に定着することを目的とした重点プロジェクトの設定は適切だと思う。	引き続き、地域に根ざしたコミュニティバスの運行と地域公共交通計画を推進します。
A 交通空白不便地域を対象としたコミュニティバスの運行		
1	利用している中で、シニア層が利用者の大半と感じている。若年層も利用する公共交通として定着するためには、①土日も運行、②運行本数を2倍にすることが実現できればと思う。	コミュニティバスの再編後の利用実績を基に検討していきます。
2	これまでと異なる利用促進や有効利用に対する新しい点がないのが気になる。	重点プロジェクトCにおいて、割引手形の導入を行い、今後、利用促進を図ります。

B エリア型デマンドタクシーの休止と今後の交通弱者の増大に対応する最適な交通システムの研究		
1	高齢化対策はまった無しのため、実施スケジュールで平成31年度に後期施策への位置づけの検討では遅すぎるのではないか。具体策の落とし込みが必要と考える。	最適な交通システムは地域ごとに選択することが必要であり、その選択には期間を要するため、導入時期は現状では示せないと考えています。選択肢を多く確保するため、最適な交通システムの研究は継続して実施していきます。ご指摘のことも含め、実施スケジュールを見直しました。(P. 32)
C 公共交通を支える意識醸成に向けた仕組みの導入		
1	高齢化対策はまった無しのため、実施スケジュールで平成31年度に後期施策への位置づけの検討では遅すぎるのではないか。具体策の落とし込みが必要と考える。	乗り支える仕組みの見直しや新しい方策は利用実績を見ながら改良、廃止又は導入します。ご指摘のことも含めて、実施スケジュールを見直しました。(P. 34)
D (仮称)地域住民交通協議会の設立運営の協力支援		
1	イメージで「自家用有償運送の制度」の言葉が使われているが、現行制度のどれを適用すると想定しているのか。	選択肢の一つであるため、適用する制度を限定していません。
2	既存タクシーと平和的に共存出来る制度であっても、事前に運輸局や福祉部局等と調整や確認をする必要がある。	手法の検討にあたり関係機関等と調整は密に行います。

その他

委員意見		回答
1	コミュニティバスの1日の平均利用者人数の目標が高めだが対策は考えているのか。	目標達成するため、コミュニティバスの再編にあわせて、割引手形やお得な回数券を導入しました。また、バス停ごとのデータ集計を実施し、実績を基に利用促進を行います。
2	乗り支える仕組みのニーノ手形、ミーヤ手形は現時点でどのくらい購入されていますか。	ニーノ手形(6ヶ月)8枚、ニーノ手形(12ヶ月)6枚、ミーヤ手形(6ヶ月)2枚、ミーヤ手形(12ヶ月)16枚、回数券96冊、免許返納者特典12人となっています。(平成30年1月末時点)
3	駅利用は自家用車がまだまだ多いため、駅北口や南口の駅前広場の夜間は一般車が通行できるなどの時間帯規制解除の検討も必要ではないか。	関係機関と協議します。
4	P28 1)重点プロジェクトの設定、P29 (1)運行体制、P32 (1)実施方針の語句の修正	記載内容を修正しました。(P. 28、P. 29、P. 32)