

羽島市地域公共交通計画（案）に対する意見と市の考え方

| No. | 意見 | 市の考え方 |
|-----|--|---|
| 1 | <p>■項目およびページ 該当ページ不明</p> <p>■意見 羽島市コミュニティバス南部線の路線の変更について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・休日ダイヤの市民の森羽島公園への延伸とそれに伴い羽島温泉経由の廃止 ・通勤通学の影響の少ない平日昼間の便への適応も可 ・沿線学校へのバス停の新設を提案します。 <p>■理由 現状羽島温泉へは毎日バスで行けるようになっているが、利用者は少数の一部市民に限られており公共性に疑問があります。 南部線の平日は通勤通学需要があるので、休日ダイヤのみ羽島温泉経由を廃止し、その時間を利用し市民の森公園に延伸する事で利便性の向上を図るべきと考えます。 市民の森公園の周辺には産婦人科や公共施設、スーパーがあり名鉄市役所前駅から乗り換える事で公共交通機関のみでこれらにアクセスすることが可能になる。 バス路線を設定する事で文化センター付近の駐車場が不足するイベント時の臨時便も容易になる。休日は他の路線が運休しているので運転手の融通も効きやすい。 状況に応じて平日にも適用すれば人口が増加している福寿地区の通勤通学需要に対応する事も可能になる。</p> <p>現在南部線沿線には中島小学校、中島中学校、中央小学校、竹鼻中学校があるが、これらの学校前にバス停を新設する事で子供だけでも通学やクラブ活動に参加する事が容易になる。竹鼻線と併用すれば選択肢は更に広がる。 又、桑原学園へも経由すれば生徒数減少による学校の統合にも対応しやすくなる。 学校にバス停を設置する事で駐輪場や待合場所、送迎用駐車スペースも確保出来る。</p> | <p>いただいたご意見については、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。</p> |

| | | |
|---|--|---|
| 2 | <p>■項目およびページ 1ページ 計画策定の趣旨</p> <p>■意見 SDGSに照らし合わせ 持続可能な地域づくりに資する交通計画との文言が必要ではないか 高齢化だけでなく子ども家庭庁の設立趣旨である子ども、子育てしやすい誰もが利用しやすい公共交通との文言が必要ではないか。 関連するマスタープランとの整合性のため</p> <p>■理由 誰も取り残さない社会や持続可能な発展を交通の観点から支援すること考えることは暮らし、経済、環境の点から重要と考えます。</p> | <p>26、27ページに記載のとおり、4つの目標を設定し、高齢者だけでなく様々な人々が支え合い、誰もが利用しやすい公共交通の実現を目指すこととしています。 以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |
| 3 | <p>■項目およびページ 5ページ（2）通勤・通学流動</p> <p>■意見 バス乗降地点のデータをもとに羽島市内のODはわかりだせないでしょうか あれば可視化していただくとわかりやすい 岐阜市の場合は市内のODも可視化しています</p> <p>■理由 バス路線やニーズ 本数を決定するのに重要なデータは開示し可視化することを原則としていただきたいと思います そのほうが伝わりやすいと思います</p> | <p>市コミュニティバス利用者の出発地から目的地までの移動データは乗降等調査にて定期的に取得しています。 今後の路線再編等や新たな運行方式の研究においては、根拠となるデータ等を示しながら検討を進めてまいります。</p> |

| | | |
|---|---|---|
| 4 | <p>■項目およびページ 6ページ (3) 運転免許証保有者数・自主返納者数</p> <p>■意見 自主返納者が減っている要因はどこにあるのかを分析することでバス利用の潜在ニーズが浮かんでくるのではないのでしょうか (農業では必要だからやむをえずトラック運転するけど遠出や買い物はできない高齢者など) 送り迎えに要する負担を減らし 時間的余裕を支援者にもたらす行動変容が求められるバス利用促進策</p> <p>■理由 簡単に異動できる自家用車を手放したくない理由は農業に使うとか、近くに送迎してくれる人がいないとか無記名のアンケートや老人会でがやがや会議すれば話して下さると思います 動機付け 心理的ハードルを下げる工夫をみんなで考えたいからです</p> | <p>37ページの事業2-10「地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築」の中で、様々な機会をとらえて住民のニーズの把握に努めてまいります。</p> |
| 5 | <p>■項目およびページ 26ページ 3. 計画の目標</p> <p>■意見 目標1 住民の意見等を柔軟に取り入れ実験的な路線や取り組みを行いフレキシブルに対応できる仕組みづくり</p> <p>目標2 お出かけは桜堤サブセンター等の公園や地域の事業他のコミュニティセンターイベント交流、学校の遠足社会見学等の市の行事と連携しバス利用を活性化させる取り組みを実験する</p> <p>またICT利用ではソフト面の開発を高齢者子どもさんの参画のもとプログラミングの授業でやってみるのもいいと思います。</p> <p>■理由 市民が公共交通に親しみ意識向上させるためにはまずはやってみる姿勢が大事と考えます</p> | <p>目標1のご意見については、31ページから記載している施策1「運行サービスの改善に関する取り組み」の参考にさせていただきます。</p> <p>目標2のご意見については、33ページから記載している施策2「情報提供・市民意識醸成に関する取り組み」の参考にさせていただきます。</p> |

| | | |
|----------|--|--|
| <p>6</p> | <p>■項目およびページ 2ページ 計画の区域</p> <p>■意見 周辺市町との連携が重要であると思われるのでこの文言は重要と考えます。愛知県越県や周辺市町施設への移動や他県他市町から通勤通学観光新幹線交通結節点へ来市される方とのニーズ把握等も踏まえ必要に応じ協議会を組織し対応する旨記載されたく存じます お隣の海津市では名古屋への短絡として名鉄津島駅行きんのコミュニティバスを運行しており市民のニーズがあったため関係機関との調整の上運行しているとのことです。</p> <p>■理由 コミュニティバスは市内は重要ですが他市町また愛知県とのつながりも深い地区ですので重要な事項なので連携方法や他市町と連携することでトータルの周辺市町を取り込んだ圏域でトータルなコスト低減になると思います。</p> | <p>周辺市町との連携については、広域を運行する名鉄、JR、名阪近鉄バス等の交通事業者や、オブザーバーとして周辺市町の自治体職員が参画する羽島市地域公共交通協議会において、計画の策定や評価等を協議するなどして、連携を図っております。 今後も引き続き連携を図り、ニーズや実情に合わせ、広域での公共交通の確保を検討します。</p> |
| <p>7</p> | <p>■項目およびページ 29ページ【地域公共交通の機能分類とサービスの考え方】</p> <p>■意見 南部線のみ幹線交通とすべきでなくはしまわる線（循環）の生活交通も回るのか往復交通にしてルートを練り直すのか位置づけも明確に分けられるものではないと思います。 オーバーラップする部分があるので位置づけも含め試行錯誤しルートを決めるべきと考えます。</p> <p>■理由 鉄道駅の利用者が各駅増えていることを考慮し冗長なルートを整理できると考えます。複数案提示しておくよう実験的なルートも検討するとの文言が必要だと思います。 例えば最寄り駅と集落を往復し乗り継ぎしやすくする 大須バス停を南部の交通拠点にする。大須駅の跡地利用によるバスステーションの整備</p> | <p>「幹線交通」とは「都市間や地域間を結ぶ主要な交通網」と定義されています。はしまわる線及び南部線については「幹線交通に接続する役割を持つ交通網」として「支線交通」に位置づけています。 いただいたご意見については、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 8 | <p>■項目およびページ 42ページ 主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数</p> <p>■意見 R11目標は20人に設定していただきたい</p> <p>■理由 利用者数 名鉄竹鼻線・羽島線 名阪近鉄バス羽島線 の利用が増えていることや最寄りバス停の認知度を60パーセントまであげるとは乗り継ぎ利用者を増やすことにつながることに関連するため。</p> | <p>79ページに記載のとおり、主要交通結節点での乗り継ぎ利用者数の目標値については、市コミュニティバス利用者数の目標値の伸び率以上に増加することを目指して設定しています。</p> <p>以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |
| 9 | <p>■項目およびページ 11ページ 第3章 前計画の評価・検証</p> <p>■意見 MOBIの検証を載せていただきたい まだMOBIの実験は終了したばかりなので今後公表し本計画に載せてほしい</p> <p>■理由 今後の羽島市内地域別利用者別交通の運用に生かすため必要</p> | <p>MOBIは民間事業者が実施する実証実験で、令和7年3月31日までの期間で運行中です。</p> <p>今後、事業者より提供いただく実証実験のデータについて、検証・分析を進めます。</p> |
| 10 | <p>■項目およびページ 30ページ以降</p> <p>■意見 新濃尾大橋（仮称） 外栗野大橋 大垣江南線の開通予定による交通状況の変化の文言が必要</p> <p>■理由 インフラ整備の情勢変化も取り入れる視点の追加 濃尾大橋の渋滞が解消する緩和する可能性があり 定時性確保ができる可能性があるため ルート変更等に有効となる</p> | <p>17ページの「①公共交通のサービス状況」の4項目目において、現状の渋滞の発生状況は把握しております。</p> <p>交通状況は新濃尾大橋（仮称）に限らず、道路の整備状況により常に変化していくものと考えます。</p> <p>いただいたご意見については、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、道路状況の変化も考慮して検討してまいります。</p> |

| | | |
|----|---|---|
| 11 | <p>■項目およびページ 25ページ1. 公共交通の果たすべき役割</p> <p>■意見 国土交通省岐阜国道事務所が推進するTDMみちみちすいすいプロジェクトへの賛同21号線立体化に伴う渋滞が予測されるため岐阜地区全体西濃も含めた交通量の分散 SDGS パナソニックとのZEB連携を公共交通にもいかす 桑原町の過疎化の阻止 生活の維持 公共交通と施設配置計画（コミュニティセンターの老朽化） 子育て世代も乗りやすいバス 子ども家庭庁 心のバリアフリー</p> <p>■理由 上位計画との整合性は国の事業、県の事業 インフラと連携させることで定住しやすくさせることを明記 他計画の何ページ参照等のリンクを明記したほうが良いと思います</p> | <p>本計画案と密接に関連する計画については、25ページで示しています。その他の国や県等の計画についても整合性を図りながら基本方針を設定しています。</p> <p>以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |
| 12 | <p>■項目およびページ 76ページ</p> <p>■意見 高齢者の乗車数を増やすのに加え妊産婦、子連れ、子ども障害者も指標にいかしてはどうか</p> <p>■理由 バス利用、公共交通の持続可能性には世代や移動制約者等のユニバーサルな利用がS d g sの理念と合致すると考えます</p> | <p>市コミュニティバスの乗降等調査結果では高齢者の利用が多く、その満足度や利便性を評価するために、本指標を設定しています。</p> <p>また、妊産婦や障がい者については、乗降等調査のみで年間利用者数を把握することが難しく、指標化が難しいため、本計画案は原案のとおりとします。</p> |

| | | |
|----|---|---|
| 13 | <p>■項目およびページ 4ページ 人口分布</p> <p>■意見 羽島市の小熊村 正木村 足近村 下中島村 上中島村 堀津村 福寿村 江吉良村 竹ヶ鼻町 桑原村が合併した経緯及びそれにより面積の広い市域であることの特徴 施設の分布 買い物 レジャー コミュニティセンター 公共施設 病院 交通施設」等の分布図を挿入する必要がある。 また各路線はおおよそ1時間で1周するだいやとなっていますが、各バス路線の運行ルート長さ、バス停数、各バス停の利用者数を示すとわかりやすいと思います</p> <p>■理由 わかりやすさの向上のため</p> | <p>施設分布や各バス停の利用者数といったデータについては、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の検討の中で示してまいります。 以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |
| 14 | <p>■項目およびページ 9ページ 公共交通の利用状況 新幹線</p> <p>■意見 岐阜羽島駅の周辺には駐車場（民間）（3セク）が充実しておりレンタサイクル、カーシェア、レンタカーの拠点となっている。岐阜羽島駅利用者の分布（どこから駅に車できて新幹線に乗るか）の調査 岐阜羽島は岐阜の玄関口とのポスターの文言の実証をする 名古屋駅でなく空いている岐阜羽島にセカンドハウスや住居を構える利点、ベッドタウンとしての住みやすい羽島としての視点が必要</p> <p>■理由 市内交通と市外交通の交通結節点としての現状と中京圏および全国としての羽島の利点を公共交通に生かすというマクロ視点がミクロ視点に生かせると思います。</p> | <p>32ページの事業1-3「JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの確保」の中で、広域交流と地域交流の結節点として、当駅を結節点とした公共交通ネットワークを確保してまいります。 以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 15 | <p>■項目およびページ 1ページ 第1章 趣旨と位置づけ</p> <p>■意見 羽島市地域公共交通の定義と具体的な適用範囲が示されていない。</p> <p>■理由 地域公共交通は何を指すのか、その定義と適用される公共交通機関を具体的に示さずして、論議すべきではないと考える。最初に、論議する対象を明確に示すべきではないか。</p> | <p>44ページ「用語集」の中で、「地域公共交通」の定義、本計画において対象とする公共交通機関の定義を明示しております。</p> |
| 16 | <p>■項目およびページ 32ページ JR岐阜羽島駅を結節点とした公共交通ネットワークの確保</p> <p>■意見 岐阜羽島駅前をコミュニティーバスの結節点とするのであれば、南部線の乗り入れも検討すべきである。そうしなければ結節点としての役目は果たせない。</p> <p>■理由 南部線は岐阜羽島駅前に乗り入れていないため、はしまわる線、近鉄バス、海津市のコミュニティーバスや新幹線への乗り継ぎは名鉄線を経由しなければできず、大変に不便である。羽島市役所前駅で南部線を降り、名鉄羽島線を利用して乗り継ぎをすると20～30分余計に時間がかかり、乗り継ぎがうまくいかない上、電車賃も余分にかかる。乗り継ぎ促進を掲げるなら南部線の岐阜羽島駅前乗り入れを検討いただきたい。近鉄バスの割引券があっても南部線から近鉄バスは利用し難い。バスなら羽島市役所前駅から数分で到着できる距離である。</p> | <p>岐阜羽島駅は、名鉄や名阪近鉄バス、また近隣自治体のコミュニティーバスが接続しており、重要な交通結節点として機能しています。</p> <p>南部線の岐阜羽島駅への乗り入れについては、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティーバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。</p> |

| | | |
|----|---|---|
| 17 | <p>■項目およびページ 31ページ コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し</p> <p>■意見 バス路線は根本的な見直しが必要である。また、羽島市役所のバス停は、1箇所統一してはどうか。</p> <p>■理由 はしまわる線は、1周するのに1時間程度必要であり、時間がかかりすぎる。30分以内に目的地に着けるように路線を再構築する必要がある。 市役所前と市役所北の2箇所に分かれており、乗り換え等利用しにくい。その際、南部線の路線も、市役所経由に見直してはどうか。</p> | <p>31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。</p> |
| 18 | <p>■項目およびページ 32ページ 商業施設や羽島温泉との連携</p> <p>■意見 上記施設との連携を図り利用率を向上させたいのであれば、コミュニティバスを利用したことが分かる利用券を示す事により、施設の利用割引券等と引き換えができるように交渉することが必要である。</p> <p>■理由 利用者も徳をし、施設側も徳をする、いわゆるWIN-WINの関係を築く必要がある、</p> | <p>施設との連携については、いただいたご意見も参考にして、32ページの事業1-4「商業施設や羽島温泉等との連携」の中で、利用しやすい環境を整備していくこととしております。</p> |
| 19 | <p>■項目およびページ 31ページ 民間と連携した運行形態や新たな運行方式の研究</p> <p>■意見 夜間の市民の足が確保すべきである。南部地区への公共交通手段は、南部線が頼りである。</p> <p>■理由 夜間は駅にタクシーがおらず、呼んでもなかなか来ないというのが実態である。市民の夜間の足の確保ができていない現状を踏まえて、公共交通をどのようにするかという観点で議論して頂きたい。 MOBIの実証実験も羽島市の中心部だけでなく、羽島市全体で行うべきである。</p> | <p>31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。また、事業1-2「民間と連携した運行形態や新たな運行方式の研究」の中で、地域にあった運行サービス導入に向けた研究を行います。</p> |

| | | |
|----|--|--|
| 20 | <p>■項目およびページ 37ページ 地域住民のニーズを反映させる仕組みの構築</p> <p>■意見 どうやって市民ニーズを把握し、どうやって反映させるか具体的に記載すべきである。</p> <p>■理由 昨年行われた公共交通に関する意見交換会（市民会館）に出席したが、内容も分からず参加した人がいた。従って意見がかみ合わず、議論にならなかった。市は既成事実を作るだけの意見交換会ではなく、しっかり議論できるような体制を創り上げることが必要である。また、その場でどのような意見が出たか、その意見がその後、どのような形で反映するか、参加者にフィードバックし、市民にも広報等で知らせるべきである。聞きっぱなしでは、意見交換会を行う意味がない、</p> | <p>今回の計画策定にあたっては、市民アンケートや地域懇談会を通じてニーズの把握を行い、その結果については46ページ以降の資料編に記載しています。</p> <p>これらの結果は市地域公共交通協議会で検討し、課題、目標および施策として計画案に反映しております。</p> <p>37ページに記載のとおり、今後も継続的に出前講座や乗車体験など様々な機会をとらえて、市民のニーズを把握し、施策や事業にフィードバックしてまいります。</p> <p>以上のことから、本計画案は原案の通りとします。</p> |
| 21 | <p>■項目およびページ 40ページ コミュニティバスの柔軟な運賃体系の検討</p> <p>■意見 一律100円とするのではなく、午後8時以降については、夜間料金などを設定してはどうか。その代り、運行本数を確保して頂きたい。</p> <p>■理由 南部地区はや夜間の公共交通機関がない。南部線のみが頼りである。現在、市役所前駅発8時50分の後には10時5分までバスがない。冬場に寒空で1時間15分待つのはつらい。その間にもう一本、バスを運行して頂きたい。その代り、夜間特別料金を設定してはどうか。</p> | <p>いただいたご意見については、31ページに記載した、事業1-1「コミュニティバスの路線・ダイヤの見直し」の中で、需要と輸送力のバランスが取れた路線網を構築することとしており、今後需要や利用状況を分析しながら、路線の見直しを検討します。</p> <p>また、運賃についても、40ページの事業4-2「コミュニティバスの柔軟な運賃体系の検討」の中で今後検討します。</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 22 | <p>■項目およびページ 29ページ 地域公共交通の機能分類とサービスの考え方</p> | <p>「幹線交通」とは「都市間や地域間を結ぶ主要な交通網」と定義されています。羽島市においては名鉄や名阪近鉄バス等が「幹線交通」となっています。</p> |
| | <p>■意見 幹線バスの定義を変え、南部線を観戦バスに含めるべきではないか。</p> <p>■理由 南部線は、竹鼻線の廃線に伴って造られた代替バス路線であり、通勤母国も利用される重要なバス路線であることから、幹線バス路線に位置付けるべきではないか。</p> | <p>それに対し、「幹線交通に接続する役割を持つ交通網」は「支線交通」と定義され、南部線はそれに分類されます。</p> <p>南部線の朝夕は名鉄に接続し、通勤・通学にも利用される重要な路線であるため、「支線交通」の中でも幹線に近い「地域間連絡」として位置付けております。</p> <p>以上のことから、本計画案は原案のとおりとします。</p> |