

【山県市のパブリックコメント制度】

様式3

意見募集の結果を公表します

- ◇ 案件名 山県市地域公共交通網形成計画（案）
- ◇ 意見募集期間 平成29年9月29日（金）から平成29年10月30日（月）まで
- ◇ 提出方法別意見提出者数

提出方法	人 数
電子メール	1
ファクシミリ	0
郵送	0
窓口	6
計	7

【山州市のパブリックコメント制度】

◇ 提出された意見の概要及びそれに対する市の考え方（同趣旨の意見は一括）

No.	提出された意見の概要	市の考え方
1	<p>山州市地域公共交通網形成計画（案）を通読していただけることは、「交通弱者」に対する配慮が欠けていることである。</p> <p>「どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築」の基本方針のもと、「多様なニーズ・需要に応じたサービスの提供」を目標に、「利用しやすい公共交通の整備により市民の外出を支援」するとして計画された路線再編事業において「デマンド型乗合タクシーの導入（昼間時）」が具体化されていない。</p> <p>高齢者等交通弱者の「利用しやすい公共交通」の必須条件は「だれでも、いつでも、どこでも乗れること」であり「近くに停留所があること」である。現行の自主運行バスでの定時・定路線型運行でこれを満たすことには限界がある。</p> <p>高齢化と運転免許自主返納等が進展する中で、昼間時の交通不便地域・交通空白地域は市の全域で拡大しつつあり、高密度の停留所設置と運行車両の小型化による「デマンド型乗合いタクシー導入」は喫緊の課題である。自主運行バスへのデマンド型交通導入を「路線再編事業（61ページ～）」に即刻編入すべきである。</p>	<p>より近くに停留所があることは、利用しやすい公共交通の重要な要素の一つと考えられます。それを実現する方法として、デマンド型乗合タクシーの導入というもの、ある面有用な手段の一つと考えています。</p> <p>しかし、本市の自主運行バスの利用者は、年間延べ18万人を超えており、あらゆる世代の多様な用途の利用者の需要を踏まえ、適正な受益者負担の下で持続可能な地域公共交通のあり方を考慮した場合には、必ずしも当該手法がベストであるとは言いがたいと考えています。</p> <p>そこで、今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えています。</p> <p>とは言え、地域と時代の流れに合った運行方式等を検討する上で、実際に利用される地域住民の方々の御意見は何よりも重要であり、今後も地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、引き続きより良い方法を検討していきます。</p>
2	<p>具体的な実施事業の中で「市街地循環路線の運行（65ページ）」</p> <p>「美山地域の運行形態の変更（66ページ）」については、1の「デマンド型交通の導入」を事業化することにより、</p>	<p>今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とすることとしていますが、仮にこれを市全域に広めたとしても、美山地域においては、この記述が生</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

	<p>必要のない事業となるので計画から削除すべきである。</p>	<p>かされることになるものと考えています。</p>
<p>3</p>	<p>「概要版 P.4」にある「連携計画からの課題」の項目の【伊自良地域】・一方、デマンド型交通導入を望む声もある→一定時定路線型の運行を継続しつつ、デマンド型交通導入については引き続き検討する、とある。しかし、デマンド型バスを走らせれば、定時定路線型の運行は全く必要なくなる。また、市長が「デマンドバスのデメリットとして、事前予約が必要」と言われていた課題は、現在の進化した予約システムでは事前登録や事前予約が全く必要なくなり、市外からの来訪者や観光客の方も自由に利用ができるといった点も参考にして、デマンド型交通の導入を検討すべきである。</p> <p>「概要版 P.4」にある「連携計画からの課題」の項目の【高富・富岡地域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の不便地区への対応や、地区内をカバーし、買い物や通院に利用できる新規路線が必要という中に、デマンド型交通導入については引き続き検討、とあるが、課題から導かれた目標1～4にはまったく記述がなく、これでは十分な検討がされる保障はないと思われる。 <p>基本方針「どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する地域公共交通体系の構築」に基づく目標1～4の中からは、デマンド型交通の文字が消えてしまっている。どう読んでも、まったく具体的な検討をする意志のない表明としか受け取れない。</p>	<p>本市内のバス利用者は、自主運行バスの利用者だけとっては、年間延べ18万人を超える利用者の方がいます。こうした方々の交通を全てデマンド型とするのは現実的とは考えていません。仮にデマンド型交通を全市内で行うとしても、比較的用户の少ない地域や利用の少ない時間帯で実施するのが現実的であり、一定の定時定路線バスを全て排除するというのは、現時点では現実的な手法とは考えていません。そこで、今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えています。</p> <p>しかし、そもそも地域公共交通の目的は「どの世代においても住みよい、便利で快適なまちを実現する」ことにあり、その手法は、時代の流れの中で、地域の特性に応じて適正な手法をとるべきであると考えています。そのため、現時点で直ちに昼間の美山地域以外においては、デマンド型交通を導入しないと決定しているものではありません。</p> <p>今後とも、時代の変化の中で、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、引き続き検討を重ねていきます。</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

<p>4</p>	<p>「概要版 P.8」事業の実施スケジュールの数値目標に関して、年間乗車人数は 8%アップで一便あたり乗車人数は 6 人と変化無し、運行経費は 6%削減になっている。この数値からすると増発しなければ利用が支えられない。そうすると運営コストを 14%カットする必要がある。そのためには人件費や物件費の削減か、路線の走行キロ数を削減するしかない。路線短縮は市民サービスの低下になるし、いずれにしても目標値の根拠が不明である。</p>	<p>基準値である平成 28 年度の運行経費は約 157 百万円で、目標値である平成 35 年度の運行経費は約 159 百万円を見込んでおり、ほぼ基準値と同程度の運行経費を見込んでいます。その内容は、効率的な新規路線の運行により運行経費の増加を抑えつつ、バスターミナル開設等により乗客数が増加することを目標としています。</p> <p>このようにして利用者数が増加することになれば、決して市民サービスが低下することにはならないと考えています。</p>
<p>5</p>	<p>この計画案を通読して感じたことを率直に話す。まず計画案が膨大すぎて、多忙な人あるいは視力が弱い方にはとうてい読破困難と考える。この種の計画書なら、もっと圧縮した要約版にすべきだと思う。また、難解な横文字を注釈なしに用いることも指摘される。例えば、「モビリティマネジメント」や「フィーダー線」など、重要な意味にも関わらず、そのままの横文字を用いている。はたして、市民のいかほどが理解しているか。あるいは、バスターミナルの説明用語に、「P&BR」とか「C&BR」、「K&BR」とあり、私には何のことだかさっぱり分からない。</p>	<p>本市が平成 25 年度に策定した「地域公共交通総合連携計画」は、平成 26 年 11 月の法律改正により任意の計画となったため、今般の計画は、改めて国の認可を受けた法定の計画として策定しようとするものです。そもそも、現在の本市の地域公共交通については、本市の財源だけで持続していくことは困難であり、国や県から支援を受けていく必要があります。そのため、今般の計画の策定については、より手厚い支援を受けるために策定するという意図もあります。そうした中、法定計画においては、国の定める基準等を満たす必要があり、確かに記述内容は御多忙な方や弱視者等の方には不親切な内容となっているかも知れませんが、概要版も作成したところです。</p> <p>しかし、御意見いただいたように、一般の方には分かりづらい表現がありますので、文中注釈か用語解説の頁を追加します。</p>
<p>6</p>	<p>基本的なこととして、都市交通問題を論ずるときに、「交通弱者」に対する視点が全く欠落していたのは如何したことか。市の福祉行政に対する配慮とい</p>	<p>そもそも公共交通の役割とは、「交通弱者」と言われる方々のためだけのものではなく、あらゆる世代の方の多様な用途に応じて利便性を高め、不特定多数の</p>

【山県市のパブリックコメント制度】

	<p>うか、高齢者福祉に対する無神経さを感じる。</p>	<p>人々の共同利用によって、道路混雑の緩和や移動効率を高めることによる経済コストや温室効果ガスの排出抑制を図ることなどの多目的な理想があります。</p> <p>とは言え、「交通弱者」と言われる方々の外出を支援することは、健康寿命の延伸等を考慮すれば、近年では重要な役割の一つであると言えます。「交通弱者」と言われる方の多様な需要に対応するため、最終的には「地域交通」という視点よりも「福祉交通」という視点が必要であり、今後は本市の福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。</p>
<p>7</p>	<p>山県市全域にて(乗り合わせタクシー)を運行、バス停方式で各地区内に400～500mに2箇所バス停を設ける。電話予約が入った時のみ運行する。また、運行中電話予約が入ったときは配車センターより運行中の乗り合わせタクシーに連絡予約済を乗せて、次も同様に、いわゆる美濃市「のり愛くん」方式にする。また、美濃市は地形が山県市全体の地形に似ている。(小生も実際に乗車体験した) ※高齢者が年々多くなる現状の中、5～6年先の計画では遅くてダメです。平成30年度中に運行してほしい。 ※美濃市公式ホームページを見ればよくわかる。</p>	<p>今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方々に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えています。</p> <p>しかし、今後は、時代の変化の中で、他自治体での事例等も参考にしながら、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、引き続き検討を重ねていきます。</p>
<p>8</p>	<p>デマンド型交通運行の事業化にあたっては、すでに事業化し市民の外出支援等に大きな成果を挙げている美濃市のデマンド型交通(運行対象地域は市全域。利用対象者は制限なし【市民はもちろん市外者・観光客等も利用可】。運行日時は毎日8時から18時、利用料金は無料～300円。乗降場所は停留所</p>	<p>全国各地域には様々な地域特性があり、本市の中においても様々な地域特性があります。そのため、全国の中で一般的に成功している事例をそのまま導入し、中長期的にはうまくいかなかったという事例も散見されるところです。</p> <p>しかし、全国の他事例は十分参考となる要素は多くありますので、今後とも他</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

	方式【市内250余箇所の高密度設置】。運行経費(目標)は950円/人【山州市のハーバス大桑・伊自良線(目標):1480円/人・1630円/人】。を参考事例に事業化すべき。	自治体での事例等も参考にしながら、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、中長期的に持続可能な視点も踏まえて、引き続き検討を重ねていきます。
9	美濃市デマンドバス方式の「だれでも」に大きな効用が潜んでいる。「だれでも」だから、市外の人でも、初めての旅人でも、外国人でもいいわけであり、山州市が観光案内をPRするとき、デマンドについても言及しておけば訪れる観光客は大いに利用できる。使い勝手のよい乗り物でしかも安い運賃で利用できるということは、当市にきつとたくさんのお金を落とすとしていかれるに違いない。市の好感度を高める副次効果が期待できる。	地域公共交通の利用者としては、観光客の利用も視野に入れることは重要なことだと考えています。 そういった副次効果的な視点も踏まえつつ、地域にあった運行方式等の検討を重ね、地域バス調整会議等で市民の方々の御意見をお聞きしながら、引き続き検討を重ねていきます。
10	玄関まで送迎してくれる「デマンドバス」を早く運行して欲しい。	各戸の玄関が停留所となることは、利用しやすい公共交通という点だけで考えれば究極の理想であるとも考えています。しかし、年間18万人を越す多様な方が利用する地域公共交通において、そうした手法を全ての各家庭に導入して持続していくことは、財政事情等を考慮すれば現実的には不可能とも言えます。仮に無理して短期間でも実施すれば、過去に本市内でもあったように、タクシー会社は撤退することになります。 しかし、現実的には、バス停までの道中が困難な方がおられるのも事実であり、今後は本市の福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。
11	今、地域は急速に高齢化が進む中、高齢者の足がなくなることのない安心して通院、買物が出来る環境づくりをし	高齢者の方の外出を支援することは、健康寿命の延伸等においても、とても重要なことだと考えています。しかし、そ

【山県市のパブリックコメント制度】

	<p>て欲しい。それには、デマンド交通体系（山県型）の前向きな対応を進めて頂きたい。</p>	<p>の方法は、現時点においてはデマンド型交通の体系がベストであるとは言いきれません。</p> <p>しかしながら、今後は「福祉交通」という視点により、福祉政策とも連携して、住みよいまちづくりの推進を目指していきます。</p>
<p>12</p>	<p>・デマンドバスの有用性</p> <p>たとえ IC が出来上がったとしても、残念ながら市の中心駅のような存在には成り得ない。当市の地理的環境からいって、デマンドバスは避けては通れない命題であることは明白である。そんな意味でも「いつでも、だれでも、どこでも」利用できる美濃市方式は、デマンドバスの実践的かつ理想的な方式であり、交通弱者にとっては一日千両の思いでその実現を待ち望んでいるに違いない。バスターミナルが完成してからなど、と悠長なことは言えない。</p> <p>人間には移動する権利があるにもかかわらず、移動する術がなく（例えば、停留所が家から 1 km 以上も離れていて、しかも車の往来がはげしく雑草が生い茂り、歩道らしい歩道もないため）家に籠りがちで、精神的にも肉体的にも病み、医療費の支出のみ嵩んでいるのが現状である。適切な医療処置を小まめに受け、健康を早く取り戻すことにより得られるクロス・セクター・ベニフィット（それを行うことにより得られる副次的便益、ここでは国民健康保険の支出抑制効果）は、山県市財政に、4 千万の見返りが試算されると塚原社長は述べている。また、何人かが誘い合ってデマンドバスを利用し、公民館活動等を行うなど市の憲章に謳わ</p>	<p>本市内のバス利用者は、自主運行バスの利用者だけとっては、年間延べ 18 万人を超える利用者の方がいます。そして、この中には現在の地域公共交通体系に合わせた生活スタイルを築いている方も多くおられ、地域公共交通の体系を変更するという事はとても重要な政策の一つとなります。</p> <p>そうしたことから、「とりあえずやってみる」という発想はあり得ず、本計画に基づく交通体系の改正においても、試験運行等の実施は必須だと考えています。</p> <p>なお、バスターミナルの整備については、効率的な地域公共交通により持続可能なものとしていくためには、核となるハブ地点（乗り継ぎ点等）が必要と考えています。また、都市計画や道路整備等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら整備しようとしています。</p> <p>高齢者の方々の外出機会が増えることは、数字的根拠は別として、御意見いただいたような様々な副次的効果が得られることは間違いないものと考えています。</p> <p>ただし、デマンドバスの導入については、具体的な方法にもよりますが、例えば戸口から戸口というような方法であれば、従来の予算で実現可能であるとは言いがたいと考えています。</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

	<p>れる薫り高い文化の温床になることも可能である。デマンドバス導入は、経済的には従来の歳出予算で十分実現可能であるにも関わらず、なぜ実施を躊躇されるのか。むしろ、それを遅らせていることによる機会損失が如何に大きいか思い致す必要がある。</p>	
13	<p>従来の運行のハーバスは廃止。使い勝手が悪く空バス税金の無駄。</p>	<p>本市の自主運行バスの利用者は、年間延べ18万人を超えており、ハーバス伊自良線・大桑線の利用者数は、近年増加傾向にあります。今般の計画は、インターチェンジ開通に伴うバスターミナルの整備により、より多くの方に利用していただくことを目指す計画です。</p>
14	<p>岐阜バス路線バスはほぼ現状の方式にて運行でよい。</p>	<p>今般の計画により、岐阜バスの営業路線は基本的に変更されることはないものと考えています。しかし、具体的には実施主体であるバス会社が決定しているものであり、本市の意向が必ずしもくみ取ってもらえるかどうかは分かりません。</p> <p>そのため、本市としては、自主運行バスに限らず、営業路線によるバス利用も促進することで、自主運行バスの利便性向上との相乗効果により、現行の路線バスが維持され、更に便利なものとなることを目指していきます。</p>
15	<p>私のハーバスの案は、毎日通らなくても、たとえ、週に1回でも良い。今日は〇〇地区の日と定めてお年寄りでも利用できるよう各地区の集会場前とか公園をバス停として市民がハーバスの便利さが分かり利用できる様、バス路線をよくよく考案していただきそのコースをずっと走り続けて欲しい。</p>	<p>今般の計画において、比較的人口密度の低い美山地域においては、昼間はデマンド型交通を主体とする一方、比較的人口密度の高い高富地域等においては、よりきめの細かい停留所を設けた市街地循環線を導入することにより、現実的な経費の中で、より多くの方々に利用していただき、地域公共交通の維持・増進を目指していきたいと考えています。</p> <p>自己の生活スタイルを地域公共交通体系に合わせて築かれるという方は多くお</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

		<p>られます。そうした意味合いでも、地域公共交通の体系は頻繁に変更することは好ましくなく、継続的に持続可能な方法を目指し、試験運行等を経て慎重に実施していく予定です。</p>
16	<p>・IC 周辺の大ショッピングセンター化構想について鉄道駅のない当市において、東海環状自動車道の IC ができることは、交通上に恩恵をもたらす上で、画期的な出来事に感謝する。しかし、ここを拠点に、賑やかな一つのショッピング街を作る、あるいはできあがるという発想は、いささか飛躍しているのではないか。単なる幻想に過ぎません。マイカー族や通運業者にとっては、それなりのメリットがあるのは確かである。しかし、それらの多くは IC に乗り入れるか IC を通過するのみで、当初のうちこそ周辺にできる店などをひやかす人はいるかもしれないが、やがては単なる通過点になることは、多くの先例が証明している。また、山県市民も初めのうちは物見遊山で出かけることはあっても、けっしてそこをショッピングセンターにすると考えられない。それも大部分はマイカーを利用したのそれである。なぜなら、山県市内とくに高富地域においては、十分すぎるほどのショッピングセンターを完備しているからだ。これ以上店を作れば過当競争に陥るだけだ。</p>	<p>国においては、東海環状自動車道のインターチェンジにより、そのストック効果が期待されているのであり、多くの市民の方が望むインターチェンジが開通しても、単なる乗り入れ口で終わってしまうことは、とてももったいないことと考えています。そのため、本市では、都市計画や道路整備等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら、バスターミナルの整備を進めているものです。当然、この地域を行政の力だけで活性化させることは不可能であり、現在、商業集積効果も視野に入れた民間活力の促進を目指しており、今般の計画による地域公共交通の形成と相まった正のスパイラル（らせん階段）化を目指していきます。</p>
17	<p>・市の拠点的バスターミナル化 さらに、IC の完成を期して、市公共交通の核となるバスターミナルの増設をしようとしているが、高富 IC に東京や大阪あるいは北陸地方などとの遠距離定期バスの停留所ができかなりの利用</p>	<p>東海環状自動車道のインターチェンジのストック効果をより高めるためには、遠距離定期バス等の創設は有力な手法の一つと考えています。</p> <p>しかし、西回りルートが開通しない限り、特に西日本等への利便性は高まらず、</p>

【山州市のパブリックコメント制度】

<p>客が見込まれるのであればいざ知らず、現実にはそのような事態は考えられない。東京・大阪方面へは、ほとんどの人は新幹線を利用し、北陸地方へはマイカー利用が多いと想定する。ただ、「栗まつり」など特別な催しに際しては、周辺都市からの利用客がそれなりに来ると考えられるから、専用バスターミナルは必要である。しかし、大掛かりな市の交通拠点となるバスターミナルを、そこにわざわざ作らなければならないほどの積極的な要素はないと思う。また、環状線周辺都市間の交通は増えるとしても、ほとんどがマイカーや通運業者に限定され、バスターミナルとは全く関係なさそうである。むしろ、大型バスが路面を塞ぐとことになりかえって交通の妨げとなる。</p>	<p>現時点での創設は困難であると考えています。</p> <p>そこで、今後、西回りルートが開通して全線開通となる際に検討し、時には事業者へ働きかけていくことも必要だと考えています。</p> <p>バスターミナルの新設については、都市計画や道路整備（例えば、現在のバス整備工場の交差点付近は改良ができず、交通渋滞化してきていることなど）等の視点も踏まえて、国の支援を受けながら進めています。</p>
--	---

◇ 問い合わせ先

山州市役所 企画財政課

電話 0581-22-6825