

「砺波市地域公共交通計画」(案)に対する パブリック・コメントのまとめ

- 1 実施期間
令和4年2月18日(金)から3月9日(水)まで
- 2 ご意見をいただいた人数及び件数
2名 14項目

計画(案) ページ数	意見の概要	市の考え方
40ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・市営バス利用者数の推移により低下の要因を分析する必要がある。バス利用の課題は何か。 	<ul style="list-style-type: none"> ・昨今の少子化・人口減少に加え、マイカーの普及、ネットビジネスの浸透により、砺波市営バスに限らず、公共交通全体の利用ニーズが減少しているものと考えられます。また、令和元年度からは、新型コロナウイルスの感染拡大による外出自粛が大きく影響したと考えられます。 ・市営バスに対する市民ニーズが減少する中で、脱炭素の観点からも、今後は、より利用者のニーズに応じた無駄のない効率的な運行が求められます。
88ページ	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー利用者の評価・意向をしっかりと掴み、登録者増加の背景をはっきりさせる。 ・市営バスの導入からの事業評価を明示しないと、どんな事業も挫折の繰り返しになるおそれがある。 ・新しい事業・施策を進めるためにも、需要予測をしておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査及び交通事業者からの聞き取りによると、バス停までの移動が困難な高齢者を中心に、通院や買物を目的とした利用が多く、運転免許返納者の増加(97ページ)に比例し、登録者も増えているものと推察されます。 ・市営バスについては導入時から、その都度、市民ニーズを踏まえながら、3年に1度のダイヤ改正を行ってきております。今後は、令和5年10月に予定している次期ダイヤ改正に向けて、あらためて地域や利用者のご意見も踏まえながら事業評価を行ってまいります。 ・交通の需要予測を調査するには、人の1日の行動パターンを把握する「パーソントリップ調査」が一般的ですが、かなり大がかりな調査が必要になります。幸いにも、市営バスやデマンドタ

		<p>クシー「愛のりくん」は、これまで数年にわたって利用者の傾向をデータとして蓄積しており、路線の再編など新たな事業展開の折には、このような保有データを活用した利用ニーズの把握に努めたいと考えております。</p>
123ページ	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス、デマンドの不便さを補完するためにも、一部で住民自主運行運転制度を取り入れ、地域問題として三者検討を深めておく必要がある。 地域交通の意味合いと理念をしっかりと掲げ、交通弱者の救済と恒久的な確保・保全が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な地域公共交通を実現するためには、地域住民が地域公共交通に主体的に関わる気運を醸成することが求められています。ご提案の住民自主運行運転については、地域の担い手の育成や、民間交通事業者の経営圧迫などの課題が考えられますが、人口減少が進む中で、地域の将来を見据え、中長期的に公共交通を維持していく視点も必要と考えます。ついては、取組施策4-2 ②-1 「持続可能な地域交通の実現に向けた最適化の検討」(159ページ)に「住民自主運行による交通システムの調査・研究」を付記することとします。 市民アンケート等から見えてきた様々な課題を踏まえ、135ページには、本市の地域公共交通に対する基本理念と方針を示しております。
11ページ	<ul style="list-style-type: none"> 教育施設に隣接したバス停がない(10.15番) また、通退学に沿ったバス停、時刻表設定が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス及び民営路線バス、スクールバスの役割を整理した上で、市民アンケートによる利用ニーズや地域・学校からのご意見等を踏まえて、バス路線の再編の中で、検討したいと考えております。なお、本市の小中学校では、児童生徒の体力の維持向上等を図る観点から徒歩通学又は自転車通学を原則としており、スクールバス又は市営バスの利用は、遠距離通学となる者を対象に例外的に認めているところです。
27ページ	<ul style="list-style-type: none"> 庄東は高岡市への買い物が多いのは、税収(法人、たばこ税等)の流出となっていないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘のアンケート結果は、市民の買い物における移動の傾向を訊ねたものでありますが、庄東地域の住民の生活実態として受け止め、今後、施策を進める上で参考としてまいります。

<p>69 ページ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東部循環線バスについては、小学校にバス停があるが登校時間にあっていない。時間が合えば北部小学校のように乗ります。 子が東部小学校区域でバス利用を思案しているが調べると加越能バスの朝のみ時間がある。帰りは合わない。 	<ul style="list-style-type: none"> 市営バス及び民営路線バス、スクールバスの役割を整理した上で、市民アンケートによる利用ニーズや地域・学校からのご意見等を踏まえて、バス路線の再編の中で、検討したいと考えております。 なお、本市の小中学校では、児童生徒の体力の維持向上等を図る観点から徒歩通学又は自転車通学を原則としており、スクールバス又は市営バスの利用は、遠距離通学となる者を対象に例外的に認めているところです。
<p>145 ページ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 事業1、2について、庄西中学校、東部小学校範囲のバス網が空洞化、時刻表設定がいまいちとなっているので調整が必要。 何かしら保護者が学校に行く機会が多いが駐車場がないのでバス停が必要かと。 小学校こそ公共交通機関を率先して使うべきです。(自転車通学できない、徒歩通学時の事故の危険) 早くから公共交通機関に馴染めば長期的な収入にも繋がる。 	<ul style="list-style-type: none"> 教育委員会や学校との意見交換を図り、スクールバスと市営バスの役割分担を明確にし、利便性の向上に努めます。 また、子供を対象とした公共交通利用体験ツアーを実施(156 ページ、取組施策4-1 ③-2)するなど、モビリティマネジメントの推進を図ります。 なお、本市の小中学校では、児童生徒の体力の維持向上等を図る観点から徒歩通学又は自転車通学を原則としており、スクールバス又は市営バスの利用は、遠距離通学となる者を対象に例外的に認めているところです。
<p>146 ページ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 運動施設への利便性が悪い。(例、西部体育館、夢の平スキー場) 学校の下校に合わせて小学校前で乗せていけばプール、スキー等が容易にできる。 既存の学童保育ではできないこと、近隣に民間学童保育はなく、地域施設と連携して子供を育てることを考えます。市や各施設も潤う。 現在、時刻表が合わず習い事ができないのが残念。ファミリーサポートはあるが1h¥500 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズを踏まえた市営バス路線の再編を進める中、財政効率にも配慮しながら持続可能で最適な運行ルートを検討します。

	<ul style="list-style-type: none"> ・小学校（←小学生？）を長々と歩かせてからの授業は勉強前に疲弊させる、徒歩通学時間がもったいないので時刻表等の見直しをお願いします。公共交通機関に乗せて地域で見守る（人が確認する、PASMO履歴、社内カメラ）をしている地域がある。 ・地域毎、習い事先でまとめて愛のりくん子供を移動もいいかもしれません。 あと、小中高生は公共交通機関利用の努力義務も手かもしれません。出前（←出町？）中学生は駐輪場に上限があり家が近い人、文化部は自転車通学禁止でした。 ・先進的などころではDMV（線路も走れるバス）の導入に期待したいです。徳島、高知県の阿佐海岸鉄道で準備しています。 市、城端線、加越能バスで連携して導入、クラウドファンディング等して砺波市でも実現をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・教育委員会や学校との意見交換を図り、スクールバスと市営バスの役割分担を整理しながら、よりよい運行のあり方を検討します。 なお、本市の小中学校では、児童生徒の体力の維持向上等を図る観点から徒歩通学又は自転車通学を原則としており、スクールバス又は市営バスの利用は、遠距離通学となる者を対象に例外的に認めているところです。 ・デマンドタクシー「愛のりくん」の運行エリア拡大及び運行サービスの向上（142ページ、取組施策1-1 ②-1）を進める中で、地域や利用者の声もお聞きしながら、様々なシーンに対応できるように検討します。 ・城端線・氷見線LRT化につきましては、JR西日本及び富山県、沿線市とともに、LRTをはじめとした新たな交通体系について、実現方法やその可能性も含めた検討を進めているところです。 いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
--	--	---