

安城市地域公共交通網形成計画 パブリックコメント集約意見及び回答

資料 1 参考資料

1. 募集期間 平成30年2月9日～平成30年3月10日

2. 意見提出数 3人 (29件)

番号	計画案の該当箇所	ご意見の概要 (原則原文どおり)	市の考え方	計画への反映	計画の修正箇所
1		・市民の満足度について、何を持って満足とするか読み取れない	市民アンケートでは「外出する際の移動環境（自家用車を含む全ての移動手段）にどの程度満足されていますか」という問いに対し、満足・やや満足・どちらともいえない・やや不満・不満の5段階で回答をいただき満足度を確認しており、安城市地域公共交通総合連携計画における成果指標としてこれまで実施してきた施策の評価を行いました。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
2	P.5	・自転車や歩行者を中心とした満足度でない基本目標に対する満足度とは言えないのではないか	安城市地域公共交通網形成計画では、公共交通が目指す姿（基本目標）を実現するため、全ての移動手段についての満足度だけではなく、あんくるバスなどの公共交通に限定した「外出の際の公共交通」に対する満足度を市民アンケートにより確認しています。そして計画の達成状況を評価する評価指標として、「中学校区別の公共交通全体の不満割合」を設定するとともに路線別に評価・検証を実施するため、「バス利用率」を評価指標として設定しています。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
3		・バス利用者が地域によってバラツキがあることが目標から外れていると思う	これにより、地域や路線により異なる満足度や利用状況を評価・検証し、各施策の実施へ反映することで、出来るだけ多くの方に満足して公共交通を利用いただき、「日常生活になじむ公共交通をみんなが利用することによって、気軽におでかけできるまち」の実現を目指します。	ご意見については、計画書のP.31及びP.43に記載のとおり、計画に反映させていただきます。	—
4	P.11	・26年から循環線左回り、右回りは本数が増えているため利用者が増えている。他線は少しは増えてはいるが、それほどでもないところから本数が増えれば乗る人が増えるのではないかと。	本数を増やすことで利用者が増加することが考えられますが、本計画では現在の予算規模で出来るだけ利便性の高い運行となるように計画しております。現在は、1日に1人の運転手が運行できる範囲（法令上、拘束時間（労働時間+休憩時間）は1日13時間以内、運転時間は2日間で平均9時間が限度）で、出来るだけ多くの本数を確保しており、現行ルートにて今以上に便数を増やすことは、予算や運転手確保の問題から本計画では予定しておりません。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
5	P.13	・条件が改善された場合、利用したいと答えた人が多かったのは、公共交通を期待した意見だと思う。もっと分析してほしい。	市民アンケートでは、条件が改善された場合の利用意向に加え、バス利用のための条件も確認しています。これらアンケート意見等を踏まえながら、維持・活性化計画の⑤にも掲げているとおり、今後も現在の路線を基本としながら必要に応じて路線の見直しを検討します。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
6	—	・私は安城市中学校区に居住していますが、26年のダイヤ改正からバスが使いづらい。西中学校区に住んでいながら、西中学校のは直通でいけないのは不思議。	平成26年のバス路線の再編は、それ以前に行った市民アンケート等で要望の多かった「定時制の確保」や「便数の増便」を図るため、1便当たりの運行距離を短くし、各地域を運行する路線は、基本的にJR安城駅又は安城更生病院までの運行としています。そのため、多くは乗り継ぎでの利用が必要となりますが、JR安城駅と安城更生病院間は循環線を右まわり・左まわりの2路線の運行とすることで、乗り継ぎ時間を極力少なくなるようにしています。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
7	—	・以前は更生病院まで直通で行けたのに行けない。（作野線・西部線利用）	路線については、アンケート等にてバスで行きたいところを確認し、要望の多い箇所や公共施設を優先的に設定しているほか、1路線の運行は車両1台、運転手1人での運行を基本とし、その中で出来るだけ利便性の高い運行となるように計画しています。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
8	P.14	・「現状程度の負担でよい」と答えている人は現在自分が困っていない。困っている人が身近にいないと費用負担のことまで考えないと思う。今の利用者の声を聞いて改善して満足度が上がれば利用者増につながる。	バス運行に対する費用は、市の費用を使っていることからバス利用の有無に関わらず意見を聞くことが必要と考えています。運行の改善を行うためには利用者の意見も大切であると考えており、本計画では、維持・活性化計画の⑤にも掲げているとおり、今後も現在の路線を基本としながら必要に応じて路線の見直しを検討するものとしています。そのため、毎年実施する路線別の評価・検証、バスロケーションシステムのデータ、利用者や地域の要望、運転手の意見等を把握しながら、あんくるバスのサービス改善を行っていきます。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
9	P.17	・安城市は全国的にみても財政が豊かです。今後高齢化で免許返納者が増えるし、返納を促す立場でもあるので、費用負担をして欲しい。	費用負担については、現状以上の費用を市が負担することは困難であるため、今後も現状程度の予算を確保し、交通ネットワークを維持・活性化したいと考えております。高齢者、免許返納者の増加に関しては計画書に記載のとおり、利用促進策を実施し対策を行っていく計画です。 ※ 現在、安城市では、あんくるバス等の公共交通に多くの費用（平成28年度は約3億1,700万円/年、市民一人当たり換算すると約1,700円/年）を負担しています。	ご意見については、計画書のP.38に記載のとおり、計画に反映させていただきます。	—

番号	計画案の該当箇所	ご意見の概要（原則原文どおり）	市の考え方	計画への反映	計画の修正箇所
10	—	・優秀な人材を確保するためにも費用負担をして欲しい。	人材（運転手）の確保については、運行事業者が行うこととなるため、市としては運行するために適切な運行費用を運行事業者を決める際に定めております。運転手に関しては、今後も運転技術や接客対応等の指導、教育の状況について、市としても把握し、サービス向上に努めます。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
11	—	・事業者に運営をまかせていて、市民の声が事業者が届いているかわからない。費用をどのように使っているかわからない。わかるようにして欲しい。市はどのようにチェックしているのか知りたい。	市にお寄せいただいた、運転手の態度や運転マナー等のご意見については、その都度、運行事業者に連絡し対応を行っております。また、全ての運行事業者とは定期的に会議等を行い、運行状況、利用状況、利用者や地域からの意見、市や運行事業者の意見等について共有しています。運行に関する費用については、運行事業者を決める際にプロポーザル方式での入札を行い、年間の運行経費を予め協定により定めています。実際の支払いについては、協定の額から運賃を差し引いた額を市が事業者を支払っています。運行にかかる費用として、運行経費をバス利用者で割り返した、利用者1人当たりの輸送コストを安城市総合交通会議の資料として掲載しており、安城市公式ウェブサイトのあんくるバスページから確認が可能です。今後、事業についてより分かりやすくなるよう、経費や利用状況についてウェブサイト等で公表いたします。	左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきますが、ご意見のとおり、事業についてより分かりやすい表現で公表をさせていただきます。	—
12	—	・財政的に豊かな安城市が本気で「バス利用の定着を促進し、持続可能なバス交通が確立されたまち」を目指しているのなら、安城市独自の方法を研究して先駆者になってほしい。知名度も上がると思う。	現在のおんくるバス、おんくるタクシー等の運行や利用促進策は安城市の現状にあった独自の取り組みを行っており、毎年全国各地から様々な自治体が視察等に訪れています。今後も研究を行い、多くの人に安城市に住みたい、行ってみたいと思ってもらえるような、安城市にあった利便性の高い交通ネットワークの形成を図ります。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
13	P.32	・「（仮称）地域の交通を応援する会」の立ち上げ、新規立ち上げは町内会単位ではなく、協議会のようにして市民団体、個人も加入できるように幅広く参加できるようにして欲しい。	地域の交通を応援する会は、町内会など単位に縛られるものではなく、「市民や地域に関わる人」「気の合う仲間同士の集まり」「公共交通を盛り上げたい」「地域の公共交通を」等誰でも気軽に参加可能な会として位置づけています。	P.39「（仮称）地域の交通を応援する会」については、幅広く、どなたでも参加が可能なため一部表現を見直しさせていただきます。	P.39上段の文中
14	P.33	・デンパークに行くのに駅から直通でいける方法を考えてほしい。試験的にでも土日にシャトルバス運行をしてみしてほしい。	デンパークについては名鉄バス安城線を延伸することで、駅から乗り継ぎなしで行くことが可能となるように本計画でも位置付けています。	ご意見については、計画書のP27及びP.36に記載のとおり、計画に反映させていただいております。	—
15	—	・乗り継ぎをしなければならないときは乗り継ぎチケットを発行し、100円で移動できるようにして欲しい。	現在のおんくるバスの運行は乗り継ぎの利用が基本となっており、乗り継ぎチケットを発行した場合、収入の大幅な減少が予想されます。また、運転手はチケットの発行、受け取り等の業務が発生することから運行事業者との調整が必要となります。そのため、乗り継ぎ割引制度については、イベント時等に期間、対象者、利用範囲を定めた乗車券の活用等、適切な条件や方法を検討し実施したいと考えています。	P.38「乗継割引制度や高齢者・障がい者割引制度」について、一部表現を見直しさせていただきます。	P.38乗継割引制度や高齢者・障がい者割引制度
16	—	・子どもだけでも乗れるようにわかりやすい路線運行にしてほしい。	現在のおんくるバスは、各路線を色と番号で表すデザインとすることで、できるだけ分かりやすいように努めています。また、夏休みの時期についてはバス利用の不安軽減のためにも、バス案内人を主要なバス停に配置し、案内等を行っています。さらに「学校教育と合わせた利用促進」として小学生を対象としたバスの乗り方教室を実施する等、今後もより分かりやすいおんくるバスとなるよう検討いたします。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
17	—	・鉄道についてのサービス確保が民間交通事業者が主体となるとありますが、新安城駅舎が高架になりますが、市税が多額投入されます。事業者主体ではないのではないかと。	ここで示すサービス確保の考え方は、鉄道の運行を示しており、これについては鉄道事業者が主体となるものと考えています。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—
18	P.34	・市内幹線路線を補完する範囲内のサービスでは気楽にお出かけする気持ちにならない。住民の生活パターンを考えれば1時間以内に出かけ買い物できて帰宅できるように考えてほしい。2時間に1本程度では日常の買い物だけで1日の大半を使うことになる。	本数を増やすことで利用者が増加することが考えられますが、本計画では現在の予算規模で出来るだけ利便性の高い運行となるように計画しております。現在は1日に1人の運転手が運行できる範囲（法令上、拘束時間（労働時間＋休憩時間）は1日13時間以内、運転時間は2日間で平均9時間が限度）で、出来るだけ多くの本数を確保しており、現行ルートにて今以上に便数を増やすことは、予算や運転手確保の問題から本計画では予定しておりません。目的の場所にもよりますが、日常の買い物等であれば、各地域の一つの路線で行くことが可能な施設も多くあるため、1時間から1時間半程度でお出掛けから帰宅までが可能であると考えています。そのため、地域と行政が協働でバスを利用したモデルダイヤを作成する等バスをかしこく利用するための活動を実施します。	ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。	—

番号	計画案の該当箇所	ご意見の概要（原則原文どおり）	市の考え方	計画への反映	計画の修正箇所
19	P.34	・P13の市民アンケートで、条件が改善された場合の利用意向が高く なっているにもかかわらず、P34でのサービス水準を2時間に1本程度を 目安とするとか移動需要に応じた必要最小限のサービス水準とあるが、 何を持って必要最小限なのかわからない。	サービス水準の設定については「買物、通院、飲食・娯楽需要に対応するため、2時間に1本程度を目安 とするが、地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指すことを最低限確保す る」としてしています。サービス確保の考え方にある「必要最小限」という言葉は、誤解を招く表現であ るため、一部表現を見直します。	サービス確保の考え方の「必要最小限」 という表現は、サービス水準にその内容 が記載済みであることから、該当する文 章を削除します。	P34地域生活バス のサービス確保の 考え方
20	P33	・P33の展開図では、いかにも乗り継ぎしやすいように見えるが、安城 市内をあんくるバスで1周し、どれくらい時間がかかるのか体験してほ しい。	現在のダイヤで、例えば南西部の南部線「碧南市民病院」バス停から北西部の北部線「石橋公園」バス停 までに行く場合、片道でおよそ2時間20分ほどの時間がかかります。あんくるバスは公共施設や集落 等、様々な箇所を経由するため多くの時間がかかってしまっていますが、出来るだけ広く公共交通でカバーで きるように設定しております。また、運行本数には限りがあるため、乗り継ぎをできるだけスムーズに行 えるよう様々な取り組みを実施しています。乗り継ぎについては、利用者や沿線住民の利用ニーズを把握 しつつ、ダイヤ調整、乗継拠点での情報提供、乗継割引制度の導入検討、乗継拠点における待合環境の改 善等の実施により、今後も乗り継ぎしやすさの向上を図ります。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
21		・高棚線（黄）と南部線（青）の間が空白地域に見えますが、この対策 はどのように考えていますか？	あんくるバスは基本的に一定規模の集落等を経由する運行としており、あんくるバスでカバーできない箇 所については要望に応じてあんくるタクシーの運行を実施しています。また、公共交通が相互に連携した ネットワークの維持・活性化を目指しており、鉄道やバスが運行されない地域での需要には「一般タク シー」が対応することとしています。 高棚線と南部線の間などのあんくるバスでカバーできていない地域については、要望に応じてあんくるタ クシーの必要性等を検討してまいります。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
22	P37	・なぜ循環線ばかり見直しするのですか？乗り継ぎ前提なのですか？	見直しについては、平成28年の4月1日に全路線で見直しを行うなど、循環線のみではなく全路線で 行っております。本計画の循環線の見直しについては、現在の運行は乗り継ぎを前提とした路線としてい るため、循環線と各地域の乗り継ぎを重要な要素と考え、乗り継ぎ利便性の向上等を図るため見直しを計 画しています。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
23	—	・あんくるバスの左右循環線と西部線並びに作野線は名鉄バスが運行を 担当しています。そのためICカードの利用が可能です。 ただし、ICカードを利用する乗客は降車時に加え乗車時にも読み取りを 受けています。均一料金区間の場合、降車時1回の読み取りで済ませる ことを他都市で経験しました。あんくるバスも均一料金ですから、降車 時の1度の読み取りですますことも可能かと思えます。ご検討をお願い します。	ICカードについては名鉄バス（株）のサービスを利用しており、名鉄バス安城線などの距離制運賃の路線 と同様の設定をしていることから、読み取りを1回にすることは技術的に対応できません。乗降時のIC カードの読み取りについては、人々の移動について、今後の運行サービス改善のためのデータとしても活 用が可能なため、乗車時にも読み込みをお願いしたいと考えています。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
24	P38	・1乗車100円は一般には軽微な負担であるのかもしれませんが、年金生 活者の中には、家計のやりくりで苦勞をしている人が少なからずおいで と思えます。75歳以上の方にはあんくるバスの無料乗車制度がすでにあ ります。今回は65歳から74歳までを対象とした乗継券などの救済措置を 創設して下さるよう希望します。	本計画では現在の予算規模での運行継続を目指しています。無料や割引対象を拡大した場合、現状以上の 市の負担が予想されます。そのため、現時点では考えておりません。65歳から74歳までを対象とした事業 ではありませんが、免許返納をした方にあんくるバス無料乗車券2年間分を発行する事業を実施しており ますので、活用いただきたいと考えております。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
25	—	・今後はJR安城駅等4地点を拠点とするバスネットワーク構想のよう です。現行の最終便は最も遅いものが、循環左回りのJR安城駅発19時35分 です。同じ左回りの更生病院発19時20分がそれにつぎます。拠点となる 地点で現行の最終バスが一番早いのは作野線の新城駅発17時03分で、 あとは17時17分（桜井線、更生病院発）から18時38分（安祥線、安城駅 発）の間に設定されています。日没前は人の動きも活発な傾向がありま す。4拠点の最終便が夏至の日の日没時頃となるようご検討ください。	現在の運行は1日に1人の運転手が運行できる範囲（法令上、拘束時間（労働時間＋休憩時間）は1日13時 間以内、運転時間は2日間で平均9時間が限度）で、出来るだけ多くの本数を確保しています。また、本計 画では現在の予算規模での運行継続を目指していることから、最終便を遅くするためには、始発便を遅く する必要があります。しかし現在のあんくるバスの利用状況では通勤通学等の朝の需要が多いことから、 始発便を遅くすることは考えておりません。そのため、最終便を遅くするためには、難しい状況です。今 後も利用者の状況等に合わせて利便性の高いダイヤとなるよう検討いたします。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—
26	—	・「名鉄バス安城線の運賃」について池浦町在住の方の要望に対し、市 が平成26年9月に回答したものをインターネット上で見ました。池浦、 更生病院間の片道運賃は280円です。乗換のないことは利点ですが、そ の利点を考慮しても名鉄バス運賃はあんくるバスに比べて負担感が大き いと思えます。沿線住民の数（市の資料によれば33957人）も多いこと であり、何らかの改善があればうれしく思います。	名鉄バス安城線はあんくるバスに比べ、便数が多いこと、目的地までの到達時間が早いこと、乗り継ぎな しで駅まで行けることから高いサービス水準であり、あんくるバスとの費用の差は必要であると考えま す。但し、現状以上に料金の差が大きくなるように、今後も名鉄バスと協議を行いたいと考えていま す。	ご意見については、左記の市の考え方に 基づき、計画の内容は従前のままとさせ ていただきます。	—

番号	計画案の 該当箇所	ご意見の概要（原則原文どおり）	市の考え方	計画への反映	計画の修正箇所
27	—	<p>・安城市でも、従来の工業とともに、今後は観光産業にも注目する必要があると思います。市は観光拠点としてデンパークをあげています。安城市の歴史的遺産は市域周辺部に点在する特徴を持ち、そのうえ天下に名を知られたところはあまり多くないようです。しかし、宣伝のしかたでは注目を浴びる可能性もあるのではないのでしょうか。</p> <p>「中心市街地活性化基本計画では「市民が回遊できる安城市」をめざすお考えのようで、その一部はすでに実現しています。次には観光客にも中心市街地を回遊してもらうことも大事と考えます。上記基本計画でも新美南吉に関連つけた観光資源を創出しようとしておいでです。これに加えてデンパークの食品等を中心市街地で楽しめる観光施設をととのえられたらと愚考し、観光拠点の開発があんくるバス利用者の増につながることを期待します。</p>	<p>現在、本市ではJR安城駅1階には観光案内所を設置しており、安城市内の観光情報を案内所でお客様に提供できるよう努めております。JR安城駅周辺にはアンフォーレや南吉ウォールペイントなどがあり、観光資源のより有効的な活用ができるよう今後も検討し、これらの魅力を十分に伝えるよう努めてまいります。</p>	—	—
28	—	<p>・地域生活バスが、市内基幹路線を「補完」するためのもので、「その範囲内で」のみ運行するという姿勢には納得できません。基幹路線に接続せず、その地区の病院・福祉センター、駅、スーパーなどへ行く為の利用も多いと思います。したがって、「必要最小限」のサービス水準を確保するのは当然のことで、路線の機能に挙げられているように、サービスの考え方も「必要最小限」ではなく「地域の生活ニーズに応じ」として下さい。</p>	<p>サービス水準の設定については「買物、通院、飲食・娯楽需要に対応するため、2時間に1本程度を目安とするが、地域住民の生活パターンを踏まえた独自のサービス水準の確保を目指すことを最低限確保する」としています。サービス確保の考え方にある「必要最小限」という言葉は、誤解を招く表現であるため、一部表現を見直します。</p>	<p>サービス確保の考え方の「必要最小限」という表現は、サービス水準にその内容が記載済みであることから、該当する文章を削除します。</p>	<p>P34地域生活バスのサービス確保の考え方</p>
29	P34	<p>・2ページ 公共交通が目指す姿として「日常生活になじむ公共交通を皆が利用することによって、気軽におでかけできるまち」となっています。その通りだと思います。しかし、「2時間に1本」の運行本数では〇〇時までには帰宅したい～などと考えると、なかなか利用できないし、気軽におでかけすることができません。運行本数をこのめざす姿に合わせ、増やしてください。</p>	<p>本数を増やすことで利用者が増加することが考えられますが、本計画では現在の予算規模で出来るだけ利便性の高い運行となるように計画しております。現在は1日に1人の運転手が運行できる範囲（法令上、拘束時間（労働時間+休憩時間）は1日13時間以内、運転時間は2日間で平均9時間が限度）で、出来るだけ多くの本数を確保しており、現行ルートにて今以上に便数を増やすことは、予算や運転手確保の問題から本計画では予定しておりません。目的の場所にもよりますが、日常の買い物等であれば、各地域の一つの路線で行くことが可能な施設も多くあるため、1時間から1時間半程度でお出掛けから帰宅までが可能であると考えています。そのため、地域と行政が協働でバスを利用したモデルダイヤを作成する等バスをかしこく利用するための活動を実施します。</p>	<p>ご意見については、左記の市の考え方に基づき、計画の内容は従前のままとさせていただきます。</p>	—

平成29年度第三者評価委員会での意見とその対応

	計画案の 該当箇所	主な意見	計画の修正箇所
	—	<ul style="list-style-type: none"> ・岡崎安城線について、交通事業者や関係市と協議を行いながら維持活性化を進めてほしい。 ・公共交通は公共性も大切である。 ・計画の目標にタクシーも含むべきではないか。 ・安城線をデンパークへ延伸して利用してもらえそうか。 	<p>P36名鉄バス岡崎・安城線の維持・活性化の文中に「交通事業者や岡崎市と引き続き協議を行いながら事業を推進する。」と追加する。</p>