

湖西市地域公共交通計画(案)についてのパブリックコメント募集結果と市の考え方

No.	ページ	項目	ご意見	ご意見に対する市の考え方
1	20 28	3. ②、③ 目標1	高齢者ドライバーの増加や事故増加に伴い免許返納の促進を図っていますが、免許を返納された方の交通手段の調査をしていますか？返納後は実際にどう移動されているのか、どうしたら免許返納をするのかなどが分かれば、方向性が見えるのではないですか？ 返納後の交通手段は、世帯構成や地域性によっても違ってくると思いますよ。	平成30年度に湖西市運転免許証自主返納等バス無料乗車券(2年分)を申請された方に対するアンケートを実施しています。結果としては、2週間に1回以上コーちゃんバスを利用している方が回答者116人に対して36人でした。 また、令和2年度に湖西警察署へ免許返納をされた件数336件に対して、当該無料乗車券は130件申請されています。利用回数では、令和4年1月で300回以上ご利用いただいております。以上より、公共交通(コーちゃんバスやデマンド型乗合タクシー(コーちゃんタクシー)など)の利便性を向上することで、一定の効果が見込めると考えております。
2	20 23 29	3. ⑤ 【目標2】 目標1	確かに今のバスの時刻表は見方が難しいです。今の自分でも、面倒で余る乗る気になりません。また、JRや天浜線などとの連絡も分かりにくいです。 以前から、同じような意見が寄せられて、紙ベースの時刻表は見やすくはなっていますが、現在では多くの方がスマホを持っている時代になり、これから更に増えていくと思われます。そのため、公共交通をひとまとめにした乗り換えアプリなどを検討すべきだと思います。どのからどこの病院、店舗に行くためには、どこのバス停で何時のバスに乗り、どこで乗り換え、どこのバス停で降りるのかなどが分かれば、もっと利用しやすくなると思います。 自分たちもこれからバスを利用する年代になることを考えると、早めに導入されればこれからの高齢化の備えになると思います。	ダイヤの設定や総合交通マップ(時刻表)の記載、マイ時刻表の検討など、よりわかりやすい、見やすい時刻表になるよう引き続き改善を図ります。 また、MaaSの導入など、社会情勢の変化、利用者のニーズに合わせた検討も進めてまいります。
3	29	1-1、1-2	湖西市は、天浜線の株主でもあり天浜線の利用促進も大変重要です。また、JRとともに天浜線も重要な公共交通ですので、マップへの掲載だけでなく、もっと掘り下げた事業が必要ではないですか？ バスの運行時間についても、鉄道と競合する時間帯は、各駅を中心とした地区内循環を導入するなど、鉄道の利用も促進させることも考えるべきではないですか？ 公共交通が発達した都会では、目的地に行くためには、必ず乗り換えが必要になります。そう考えれば、駅を交通の結節点にした路線配置もありではないですか？	総合交通マップに鉄道の時刻表を記載し利用促進を図るとともに、事業内容に記載のとおり、天竜浜名湖線沿線市町により組織された天竜浜名湖線市町会議と連携し、利用促進事業を実施してまいります。 市町会議では、車両ラッピング(ゆるきゃん△内装ラッピング)や企画切符(1日フリー切符)、情報誌発行(ど・うまいグルメガイド)などを天竜浜名湖線と連携して実施しております。 運行時刻、経路、乗り継ぎに関しては、様々な要因等もありますので、利用者層、利用者数、ニーズなどを考慮し、本市にあった運行体系を検討してまいります。
4	42	3-4	いきなり鷺津地区の利便性が入ってくる理由が分かりません。他の地区はどうするのですか。 JR駅を中心とした生活圏では、鉄道を利用するために2km程度の徒歩や自転車移動は当たり前になっています。そのため、高齢になってもある程度は自転車や徒歩(セニアカー)で移動していると思います。 地区内循環があることは便利だとは思いますが、高齢者も利用できる電動三輪車やセニアカーなどの推進(補助?)や歩道整備を優先されるのも一考だと思います。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、鷺津循環線の機能をその他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により代替が可能か否かを含め検討を進めるものです。 事業名については、利便性向上から効率化に修正します。
5	28	目標1 成果指標	成果指標「70歳以上の市民の公共交通に対する満足度」については、「70歳以上」に限定した指標でよいのでしょうか。	コーちゃんバスやコーちゃんタクシーの主な利用者は高齢者である点、高齢ドライバーの増加に伴う事故件数の増加などが予想される点を考慮して、高齢者にとって安心して暮らせる、満足度の高い公共交通サービスを提供することが必要であると考えています。また、利用者の多い高齢者層の満足度を向上することで、その他の年代の将来における公共交通への不安も軽減できるものと考えております。
6	30	1-3	前計画期間において、コーちゃんバスとデマンド乗合タクシーとの重複解消を目的として、デマンド乗合タクシーの運行地区におけるバスの減便や路線縮小が行われた一方で、デマンド乗合タクシーのJR駅付近を除く市内全域化に向けて、JR駅付近の地区内を循環する便の増便も行われましたが、結果として、地区間路線の平均乗車人数2~4人程度または4人以上の利用者数の便が減便され、増便した地区内路線の便の平均乗車人数が1人程度となる状況が起こっているように思われます。バスとデマンド乗合タクシーの重複解消をすることは、利用者の選択肢がひとつに絞られるために、「利用ニーズの増加や多様化」に対応できないことになるようにも思われます。バスとデマンド乗合タクシーの共存を検討する必要性はないのでしょうか。例えば、岡崎循環線の増便のうち1~2便を、地区間路線「岡崎-白須賀」「白須賀-新居」「岡崎-知波田」などに振替えて、行きはバス、帰りはデマンド乗合タクシーとされたモデルケースについて、バスで往復できるように、バスの運行時刻の設定や便の確保することなどは検討されないのでしょうか。そのような方法などを検討することにより、デマンド乗合タクシーのピーク時間帯の利用者を抑制することで、JR駅付近を含めた市内全域化に対応することはできないのでしょうか。	前計画期間におけるJR駅付近の地区内を循環する便の増便(岡崎循環線)は、コーちゃんタクシーの全域拡大に向けたものではなく、白須賀地区へのコーちゃんタクシーの導入、コーちゃんバスの利用者数、利用者等からの声による循環地区の利便性向上を目的に改正されました。結果として利用者の増加に繋がっていない点に関しましては、今後の見直しを実施するポイントの一つと考えております。 安価で大量輸送が可能であるが、バス停までの距離、ダイヤ等の課題があるバス、ドアツードアサービスが可能、ダイヤの制限が少ないが、高価で輸送人数の制限があるタクシー、両サービスの利点や欠点、利用者数の推移、全国的な課題である運転手不足、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等を考慮して、限られた資源の中で最適な公共交通サービスの検討を進めてまいります。
7	31	1-4	企業シャトルBaaSについては、他の評価指標の算出方法「公共交通＝コーちゃんバス＋デマンド型乗合タクシー」に含まれていませんが、年間延べ利用者数以外の評価方法は検討されているのでしょうか。	企業シャトルBaaSは、現時点においては実証段階であり、利用者数以外の評価方法については今後検討を進めてまいります。

8	32	1-5	駐輪可能施設の数による事業実施の達成の評価だけでなく、駐輪可能施設による利用者(数)・協力事業者への効果などの評価方法は検討されているのでしょうか。	利用者数については、駐輪場利用者の確認がバス車内におけるアンケートに限られるため、把握が困難であると考えております。協力事業者への効果などは、協力事業者の負担にならない範囲で検討を進めてまいります。
9	33	1-6	「運賃の割引など優遇措置内容について見直しを行う」とされていますが、見直し前の計画の段階から、市民・利用者への見直し案の周知が為されたうえで、検討が行われることが望まれると思います。	市民や有識者、運行事業者、行政等により組織された地域公共交通会議で事前に周知、検討を行うとともに、市民からの意見聴取の場の検討を進めてまいります。
10	35	2-2	「ふじのくにCOOLチャレンジ クルポ」のポイントスポット登録の有無による事業実施の達成の評価だけでなく、登録による利用者(数)への効果などの評価方法は検討されているのでしょうか。	当事業は、実施する事業であり、事業実施の達成を評価するものではありません。多くの視点、多くの方法で情報発信を行う1つの手段であり、利用啓発事業の1つと考えております。
11	38	目標3 成果指標	「コーちゃんバス、デマンド型乗合タクシーにおける収支率 基準値10.11%→目標値16.00%」については、バス(＋デマンド乗合タクシー)の利用者数を減らさずに目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	そのとおりです。
12	38	目標3 成果指標	「利用者1人あたりにかかる市の負担額 基準値1018円→目標値830円」については、バスの台数を減らさずに目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。
13	38	目標3 成果指標	収支率、市の負担額ともに、バス＋デマンド型乗合タクシーの成果指標だけではなく、コーちゃんバス、デマンド型乗合タクシーそれぞれの基準値・目標値、及び、その算出方法の基となる数値を追記しておいてもよいのではないのでしょうか。	根拠となる数値について掲載する予定はございません。
14	41	3-3	令和元年10月のバスの便数削減、令和2年10月のバスの路線再編・均一運賃導入の評価(C)・見直し(A)についての公表が少ないように思われるので、前計画(令和3年度まで)の事業の評価(C)・見直し(A)が公表された後に、次の計画(P)・実施(D)が行われるべきように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。そのうえで次期計画の策定を行っております。
15	41	3-3	「令和2年度運行評価改善報告書(R0110-R0209)」延べ利用者数104519人→84970人に対して、評価結果は「コロナ禍の影響による3月以降の利用者数の減少」とされていますが、路線別の評価基準数値が前年度比から平成28年度比(鷺津循環線初年度)に変更されて、便の見直し(減便)を行ったにも拘らず、令和2年度(以降)について、便別の評価が公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。
16	41	3-3	「令和3年度運行評価改善報告書(R0210-R0309)」延べ利用者数84970人→66269人に対して、評価結果は「コロナ禍による外出自粛やテレワークの推進、移動手段の変化」「デマンド型乗合タクシーの運行経路上にある地域住民の移動手段の変化」とされていますが、路線の見直し(縮小)を行ったにも拘らず、最終評価年度を理由として、令和3年度について、今年度評価・各路線別評価及び来年度取組提案、運行実績(路線別・便別)が公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通網形成計画の評価方法に基づいた評価を実施しております。
17	41	3-3	運賃体系の見直しについては、「わかりやすい料金体系となった」とされていますが、運賃見直し案において利用者数に変動がないことを条件に推計されたため、利用者数の変動などの評価は、公表されていないように思われます。	湖西市地域公共交通会議にて前年度の乗車実績等について毎年報告するとともに公表しております。
18	41	3-3	コーちゃんバスの利用者数の目標値は明記されていないため、令和6年度コーちゃんバス利用者数目標値＝令和6年度市民1人あたりの公共交通年間利用回数目標値1.58回/人×令和5年度住民基本台帳人口58204人-令和6年度デマンド型乗合タクシーの利用者数目標値10774人＝81000人という目標値と推計しましたが、基準値令和2年度(R0204-0303)コーちゃんバス73159人と、令和2年度遠鉄バス浜名線14180人の合計の利用者数よりも減少する目標値となっているのでしょうか。	算出方法に記載のとおり、基準値、目標値ともにコーちゃんバス、コーちゃんタクシーの実績であり、遠鉄バス浜名線は加味されておられません。
19	41	3-3	令和6年度コーちゃんバス利用者数目標値81000人と推計すると、令和2年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数73便(＋令和2年度遠鉄バス浜名線6便)に対して、令和6年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数推計値＝令和6年度コーちゃんバス利用者数(推計)目標値81000人÷令和6年度コーちゃんバス1便あたりの利用者数目標値1766人＝46便という推計値となってしまうように思われます。(令和2年度コーちゃんバス1便あたりの利用者数基準値1002人＝令和2年度コーちゃんバス利用者数73159人÷令和2年度コーちゃんバス全路線の1日あたりの運行便数73便)推計に誤りがあるのでしょうか。それとも、大幅な減便を基にした目標値なののでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。

20	42	3-4	鷺津循環線は維持されるのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、その他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により循環機能の代替が可能か否かを含め検討を進めております。
21	42	3-4	令和6年度からの実施スケジュールとされていますが、実施予定前の計画の段階から、市民・利用者への見直し案の周知が為されたうえで、検討が行なわれることが望まれると思います。	市民や有識者、運行事業者、行政等により組織された地域公共交通会議で事前に周知、検討を行うとともに、市民からの意見聴取の場の検討を進めてまいります。
22	46	進行管理の基本的な方針	令和3年度まで湖西市バス運行評価改善委員会によって行われてきた「湖西市バス運行評価改善報告書」による施策状況の報告、今年度評価及び来年度の取組提案(改善策の検討)、コーちゃんバス・デマンド型乗合タクシーの運行実績の報告などは、情報公開も含めて、継続して行なわれるのでしょうか。	湖西市地域公共交通会議にて計画に基づいて進行管理を実施してまいります。評価報告の内容等は、本計画に即した形で実施するとともに、会議、資料については公開となります。
23	24 25	公共交通の将来像	「デマンド型乗合タクシーの市内全域拡大(一部除く)に伴い、」 「令和7年度に向けて」「路線数、経路、ダイヤの見直し」とされていますが、本計画によって鷺津地区「コミュニティバスの各路線を循環運行」は、決定事項とされて、他の案による見直しの検討は行われのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区の拡大、利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通とすることが求められています。これらを考慮し、その他の鷺津地区乗り入れ路線の経路、ダイヤ調整により循環機能の代替が可能か否かを含め検討を進めております。
24	24 25	公共交通の将来像	令和3年度第1回湖西市地域公共交通会議資料4「湖西市における公共交通の将来像について」において、「将来像におけるコーちゃんバスの路線数は、4台5路線が望ましいと考える」とされていますが、現在のバス6台7路線を、再編などを含めて、維持することについては、検討は行われのでしょうか。	コーちゃんタクシーの利用可能地区拡大による利用者の増加、これに伴うコーちゃんバス利用者の減少などが予測されます。これらより、公共交通を総合的に捉えた見直しが必要だと考えております。見直し内容については、それぞれの利用者数、経費等を考慮し、検討を進めてまいります。
25	24 25	公共交通の将来像	路線数、経路、ダイヤの見直しが行われたとして、目標の評価結果が達成されない、または、計画前の基準値に達しないような結果となった場合には、計画前の路線数、経路、ダイヤに戻すなどの再度の見直しは検討されるのでしょうか。	利用者数の推移、人口構造の変化に伴う厳しい財政状況等により、公共交通を総合的に捉え、見直しを行い、効率化と利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通するために、随時見直しを実施してまいります。
26	24 25	公共交通の将来像	【将来の地域公共交通体系】の地図のコミュニティバスの赤線について、「新居関所-郷南郷北-イオンタウン湖西」「新居町駅-新弁天」「正太寺-入出中」「横山会館-知波田小学校前」「白須賀小学校前-おんやど白須賀」などの経路にあたる部分が描かれていないように思われますが、概略図であり、路線の縮小を示すものではない、と捉えればよいでしょうか。	概略図となります。見直し内容は、利用者数の推移等を考慮し、検討を進めてまいります。
27	40 41	3-2 3-3	「デマンド型乗合タクシーの乗合率 基準値1.21人/台→目標値1.30人/台」、「コーちゃんバス1便あたりの利用者数 基準値1002人/便→目標値1766人/便」については、バスの便数を減らさないで目標値を達成するための検討が行われるのでしょうか。	コーちゃんバスの利用者数、コーちゃんタクシーの利用可能地区等を考慮し、バス車両台数4台を想定した目標値となります。見直しの内容については、それぞれの利用者数の増減等を考慮し、引き続き検討を進めてまいります。