

小松島市地域公共交通網形成計画（案）に対するパブリックコメントの実施結果

- | | | |
|---|----------------------|--|
| 1 | 意見募集案件 | 小松島市地域公共交通網形成計画（案） |
| 2 | 意見募集期間 | 平成 29 年 2 月 7 日（火）～平成 29 年 2 月 21 日（火） |
| 3 | 閲覧場所 | 市ホームページ
小松島市地域公共交通活性化協議会事務局
（市役所 1 階市民生活課） |
| 4 | 意見提出者数 | 2 名 |
| 5 | 意見提出件数 | 9 件 |
| 6 | 意見の概要に対する
協議会の考え方 | 下記のとおり |

No.	意見の項目	意見の概要	協議会の考え方
1	バスの本数 について	少ないところでは、数時間に 1 本しかバスが来ないため、不便だから利用しないのではないかと思います。	バスの乗降調査結果から、単純な増便については費用対効果の面から難しいと思われます。 計画（案）では、ダイヤの組み換え等による接続性の向上を図り、利用者のニーズにあった公共交通ネットワークの形成を図っていくこととしております。 【参照：（P66）課題解決に向けた方向性】

No.	意見の項目	意見の概要	協議会の考え方
2	バスルートについて	<p>道路が整備されたことにより、大きく状況が変わっていることから、すべての路線において日赤病院玄関前及び南小松島駅に乗り入れてもらい、下り線の市役所前のバス停の位置を移動させることにより、バスの流れが変わり、劇的に大きくプラスに働き、全ての人喜び、色々な選択肢を与えてあげることができると思います。</p>	<p>日赤病院前のバス停については現状では、県道沿いの「日赤病院前」と病院玄関前の「日赤病院玄関前」の2つが混在し、利用者にとどのバスをどちらのバス停で待てばよいか非常にわかりにくいものとなっております。</p> <p>また南小松島駅への乗り入れについても、現状では上りで全路線の10.1%、下りで23.1%と低い割合となっております。</p> <p>これらのことを踏まえ、計画（案）では市中心部における公共交通機関の乗り継ぎ環境の改善を位置づけ、そのチェック指標の項目として、日赤病院玄関前へのバス停の統一と、南小松島駅への乗り入れ路線の増加を位置づけており、実施に当たりバス事業者等の関係者と協議を進めていくこととしております。</p> <p>【参照：（P80）施策⑧「幹線・フィーダーの明確化と乗継利便性の向上」、（P88）評価のスケジュールと各施策の事業評価】</p>

No.	意見の項目	意見の概要	協議会の考え方
3	バスルート について	<p>将来的には徳島⇨立江・萱原ルートが日に 8 本程度、徳島⇨和田島ルートが日に 10 本程度のみ必要で現状の市内便は人がいない空箱を運んでいるだけです。</p> <p>和田島線以外は人が乗っておらず、すぐにでも運行をやめるべきで、目佐和田島線・小松島立江線・田浦線の市内完結路線は廃止し、徳島駅までの路線を増やして対応すべきです。</p>	<p>計画（案）においては、人口減少下における幹線路線の維持と、それを補完する市中心部と市内各地を結ぶバス路線の維持を課題解決の方向性の一つとして位置づけております。</p> <p>今後更なる高齢化の進展により、運転に不安を持つ高齢者の数は増加し、地域をカバーする公共交通の役割は重要性を増すことが予想されます。</p> <p>このことから、市内の完結路線についても各施策を実施することで、利便性向上を図り、利用者の増加につなげていきたいと考えております。</p> <p>【参照（P66）課題解決に向けた方向性】</p>
4		<p>櫛淵方面からは南小松島駅方面だけではなく、国道 55 号方面へ出るルートを考えれば高速バスや大手スーパーなどの利用も可能になると思うので、柔軟なルートを考えるべきだと思います。</p>	<p>櫛淵方面からの路線については現在、田野町から日開野町を通り市中心部へ至るルートとなっております。</p> <p>計画（案）では幹線路線とフィーダー路線（枝線路線）の明確化を図り乗継拠点における接続性の向上を施策として位置づけております。</p> <p>柔軟なルートを考えるべきというご意見については今後のルートの検討に際しての参考とさせていただきます。</p> <p>【参照：（P80）施策⑧「幹線・フィーダーの明確化と乗継利便性の向上】</p>

No.	意見の項目	意見の概要	協議会の考え方
5	バスのダイヤについて	昔の市営バス時代の名残で、現在のダイヤについては、非常に使いにくく不便なもので運行しています。例えば朝でも、少し早くすれば上りも下りも流れがかわられます。	<p>ダイヤについては、旧市営バス時代のダイヤでそのまま路線移譲を民間事業者に行ったため、一部の路線で短時間に複数のバスが通過するような状況であります。</p> <p>このことを踏まえ、計画（案）では路線バスのダイヤについて一体的なものとして再構成を行い、ニーズに見合ったダイヤを設定することを施策に位置付けております。</p> <p>【参照：（P73）施策①ダイヤの合理化】</p>
6	バス停について	まず、目先の何十年もそのままの市役所前停留所を美しくきれいにすることが、市民の関心と目を引く第一歩と考えます	<p>バス停については市民アンケートにおいても、現状の満足度が低く、かつ優先度が高いということで、その改善については課題の1つとして挙げており、計画（案）ではバス停の改善及び地域住民との協働によるバス停の管理を施策として位置付けております。</p> <p>【参照：（P79）施策⑦バス停の改善】</p>
7		バス停が自宅から遠く、またJRの駅からも遠いことがバス利用に当たり不便を感じる点となっており、バスを利用しないということに繋がっていると思います。	<p>JRの駅とバス停の距離の遠さの改善については、No.2のご意見に対する協議会の考え方のおり計画（案）において南小松島駅への乗り入れ路線の増加を図っていくことを位置付けております。</p> <p>また、自宅からバス停までの距離については、個々のバス停についての位置について、道路状況や交通法制による制約等を勘案しながらより多くの人の利便性が確保できるように、今後検討していきたいと考えています。</p>

No.	意見の項目	意見の概要	協議会の考え方
8	誰もが使いやすいバスへの取り組みについて	<p>子どもやお年寄りなど交通弱者、また観光客の方々が利用できるようにするためにも小型のバスなどで市内循環バスの設置が望ましいと思います。</p> <p>市内の端のほうから中心地（商業地、病院、JR駅など）へ向けて循環運行できることが今後の高齢化や観光等を進めていくにあたって最重要となると考えられます。</p> <p>子どもたちが自分で駅からバスなどで送り迎えなく帰ってこられるようになれば働く母親などの負担減にも繋がります。</p> <p>高齢ドライバーの免許返納や事故を減らすためにも、柔軟性のある将来の利用を考えた取り組みをお願いします。</p>	<p>計画（案）の基本方針の一つに「多くの人にとって暮らしやすさの向上に資する公共交通」を掲げており、みんなが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指して、はじめて小松島市の路線バスを利用する人にとっても、わかりやすい利用案内の充実等に取り組んでいくこととしております。このことが普段から路線バスを利用している学生や高齢者の方々にとっても、使いやすい公共交通に繋がるものと考えております。</p> <p>今回の計画策定のための調査結果から、バス利用者の移動特性として小松島市内から徳島市への移動が多いことが分かりましたので、計画（案）では、まずはその利用者の利便性の改善を図っていくこととしております。</p> <p>また、市内相互区間の利用者については日赤病院前等での乗り継ぎの利便性を高めるダイヤ編成などに取り組んでいくことにより、その利便性を向上させていきたいと考えております。</p> <p>【参照：（P69）計画の基本方針】</p>
9	計画策定後の施策の実施について	<p>計画（案）では平成29年度に各施策の詳細について検討していくとあります。そうであるならば、まず早い段階で市がバスの流れを変える決断を行い、その交渉をバス事業者と円滑に行ってほしいと思います。</p>	<p>計画（案）における各施策については、策定の各段階においてバス事業者とも調整を行い、位置づけたものです。</p> <p>計画策定後はご意見にありますように、早い段階でバス事業者と施策の実施に向けた詳細な協議を行っていく予定としております。</p>