

土岐市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントによるご意見に対する市の考え

平成28年3月14日から3月28日まで、市ホームページおよび市役所、市内各支所において「土岐市地域公共交通網形成計画（案）」を公表し、意見を募集したところ、4名14件の貴重なご意見をいただきました。ご意見の内容を踏まえ市において検討したところ、計画修正の必要箇所はありません。

尚、これらのご意見に対する市の考えは次のとおりです。

No	意見の概要	市の考え
1	交通網があっても道路自体が今後どうしていくかが抜けている印象がある。 土岐市内の道路を今後どのようにしていくのか示していくことが重要である。	都市基盤の整備は交通網を構築していく上で大変重要な要素であります。 土岐市でも都市計画マスタープランに基づき、今後の都市計画を進めており、本計画も都市計画マスタープランを踏まえた計画となっています。現在は土岐市内22カ所の都市計画道路がありますが、整備をするまでには数十年掛かっているところもあるのが現状です。 本計画では目標年次を平成32年度までとしております。その為、都市基盤の整備については現段階で事業として進んでいるものを活かした交通網の構築を目指しています。 現在は土岐市駅前整備を進めているところであり、それについては31ページにて触れているとおり、まずは土岐市駅での待合環境整備を進めていきます。
2	町内バスと広域バスの区別をつけ、各町内にターミナルとなるバス停を設置してはどうか。	現在の土岐市の交通網は、広域を民間路線バス、その他を市民バスおよびデマンドにて路線を構築しています。今後は町内の移動をより便利にする為、32ページにあります地域交通として路線の構築を進めていきます。
3	バス停にベンチや屋根を設置し、待ち時間を過ごしやすくしてほしい。	バス停のベンチ、屋根の設置については道路環境等で困難な箇所もありますが、主要な乗換箇所については31ページにありますとおり、土岐市駅では待合環境整備を検討するなどの利便性の向上に努めていきます。
4	土岐市駅、肥田、駄知、下石、土岐津を通る路線をまとめて環状線化する。	現在、土岐市内を走る民間路線バスが土岐市駅で分断されているのが土岐市の公共交通の課題となっています。本計画でも32ページにありますとおり、まずは乗継による運賃面の改善や乗継案内の周知等により疑似的な巡回線を構築し、需要を見極めた上で検討をしていきます。
5	交通系ICカードの使用できるようにしてほしい。	初期導入費用が多額に掛かる為、現在のところ民間路線バス、市民バス共に導入検討はしておりませんが、今後の参考とさせていただきます。
6	利用者が多いバス停だけを結ぶ快速バスを設置してはどうか。	停留所別の利用状況を見極め、最適な停留所の移設、新設、廃止を行い、速達性の向上に努めていきます。
7	土岐市駅からアウトレットへのバスを走らせてほしい。 （土岐市民がバスでテラスゲートやアウトレットへ行けるようになるには、土岐市が別のバス事業者と契約して単独で土岐市駅から土岐商の正門前・テラスゲートを経てアウトレットまでの市民バスを運行するしかないと思う。他市で実績のある事業者もある。）	土岐市駅からアウトレットへのバスは、以前は民間路線バスが運行をしていました。しかし日中の利用者数が少なかった為、現在は朝、夜のみの運行となっています。その為、また便数を増やしても以前運行をしていた時と同じ状況となる恐れがありますので、利用者の需要を見極めた上で検討をしていきます。 また、現在の路線バスの運行は運転手不足等により増便をすることは容易ではありません。その為、新たな路線や増便をする際は東濃鉄道㈱に限らず、幅広く運行事業者を募集し選定していきます。
8	早朝や深夜帯はハイエースタイプの自動車で行えば燃料費節約にもつながる。	早朝、深夜の運行は費用対効果の観点や運転手不足からの新規ダイヤの増加が困難な状況などから、導入は容易ではありません。現在、公共交通とりわけバス交通の課題となっているのは日中の利用者の減少です。利用者が少ない中、通常のバス車両のような大型の車両を使用することは、いただいたご意見のとおり燃料費が掛かり経費が大きくなってしまいます。32ページにあります地域交通については、利用する車両についても地域と一緒に考えていきます。
9	コミュニティバスの運賃を1乗車200円にし、バスの採算性向上と受益者負担を図るべき。	現在は地帯運賃制をとっており、1乗車100円の区間と、ウェルフェア土岐または駄知を跨ぐ場合は200円になる区間があります。 コミュニティバスの運行を継続するために、今後の運営状況によっては運賃収入確保のために運賃の見直しをする場合も考えられます。値上げについては慎重に検討をしていきます。
10	地域唯一のスーパーである土岐市駅裏サンモール前にバス停を設置。	市民バスについては37ページにありますとおり目安箱を設置し利用者の意見を汲み取って改善していきます。今回いただいたご意見につきまして改善案の一つとして参考させていただき、検討していきます。
11	河合線を三共橋、浅野パロー、中央橋、三起屋経由で土岐市駅の経路であれば利用者が増えるのではないかな。	東濃鉄道㈱の路線は土岐市にとって大事な交通手段の一つであると考えています。ただ、土岐市駅での路線の分断等、改善すべき点もあり、年々利用者数が減少しているのが現実です。このまま放置していれば路線の減便、もしくは廃止の可能性が無いわけではありませんので、利便性向上の為に、30ページにあります土岐市駅での民間路線バスの分断解消、また地域の細かなニーズについては32ページにあります地域交通の構築により、公共交通による市民一人ひとりの自由なお出かけ実現を目指します。
12	東濃鉄道㈱の保護を目的に土岐市民の利便性を欠いている現在の交通計画を一刻も早く改めてほしい。車が運転できなくなった時点で土岐市で生活ができなくなる。	これまで高校側の要望を直接聞く機会はありませんでした。まずは年1回の協議会を開催し、その後必要に応じて協議会の回数は検討していきます。
13	高校との年1回の協議会を行うとあるが、年2～3回実施し、高校側からの要望をきめ細かく把握できるとよい。	多治見市が昨年10月から開始した平日昼間の運賃を上限200円とする制度についてですが、今回の制度により東濃鉄道㈱側にとって減収となる部分については多治見市が東濃鉄道㈱へ支払っています。東濃鉄道㈱の初乗り運賃の値上げと多治見市の200円運賃制度の開始が同時期であった為に誤解を招くことがありますが、そのような事実はありません。
14	多治見市がバスの上限運賃を200円と定めたが、その減収分は東濃鉄道㈱全線の初乗り運賃の値上げという形で土岐市にも転嫁されていると聞くと、そのことについて土岐市は東濃鉄道㈱や多治見市により強く意見をしてくことを望む。	多治見市が昨年10月から開始した平日昼間の運賃を上限200円とする制度についてですが、今回の制度により東濃鉄道㈱側にとって減収となる部分については多治見市が東濃鉄道㈱へ支払っています。東濃鉄道㈱の初乗り運賃の値上げと多治見市の200円運賃制度の開始が同時期であった為に誤解を招くことがありますが、そのような事実はありません。