

「五泉市地域公共交通総合連携計画（案）」

意見募集(パブリックコメント)の結果について

このたびは、五泉市地域公共交通総合連携計画(案)について、貴重なご意見をいただきありがとうございました。

意見募集をした結果について、下記のとおり取りまとめましたので公表します。

1	募集期間	平成22年2月10日(水)～平成22年3月2日(火)
2	意見提出者数	35人
3	意見総数	12件
4	提出方法	電子メール(7)、FAX(4)、持参(1)
5	意見の種類	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート(エリア)・ダイヤについて ・ バス停について ・ 料金について ・ 車両について ・ その他について
6	公表方法	市ホームページに掲載。市役所・村松支所ロビーの行政資料コーナー、図書館・村松図書館、市役所企画政策課に配置。 個人情報是非公表とする。
7	公表期間	4月9日(金)～5月10日(月)

提出された意見と市の考え方

・ ルート(エリア)、ダイヤについて

NO	意見等	市の考え方
1-1	五泉駅発着については、JR との接続を考慮したダイヤを考えてください。	基幹バスについて、計画では、五泉駅及び北五泉駅と接続することとしています。ダイヤについては、JR との乗り継ぎを考慮し、平日は午前6時30分～午後9時まで運行、朝夕は20～30分間隔、日中は30～40分間隔としています。ただし、土日祝日については、通勤・通学・通院の利用者が少ないことから、午前7時～午後7時まで運行し、平日よりも間隔を空けた運行を想定しています。具体的なダイヤは、ご意見や上記を踏まえて検

		<p>討いたします。</p> <p>デマンド乗合タクシーについて、計画では、五泉駅及び北五泉駅を共通乗合エリアに含め、五泉東・西の両エリアから接続することとしています。ダイヤについては、月～土曜日の午前7時～午後7時まで運行し、市街地と郊外を片道30分で結ぶ(1時間で1往復、1日11往復)としています。ただし、定時定路線型のバスと違い、予約によってルートを設定するため、目的地の到着時刻は毎回異なりますのでご了承ください。</p>
1-2	バスは、便数をなるべく多く運行してください。	利便性、需要量、市の財政負担などを考慮して、便数を検討いたします。
1-3	新潟へ通勤するのに基幹バスを月曜日から金曜日まで使うため、午前7時頃、三叉路から五泉駅前行き、午後7時55分頃、五泉駅前から三叉路行きを運行してください。また、冬場は、もう1便早い列車に五泉駅から乗りたいと思います。土曜日も午前6時40分頃、三叉路から五泉駅前行き、午後7時10分頃と午後7時55分頃、五泉駅前から三叉路行きを運行してください。年末年始は、休日ダイヤで構いませんので運行してください。	上記1-1参照。
1-4	デマンド乗合タクシーの五泉東エリアについて、旧大蔵小学校地区を村松地区に繰り入れ、大蔵地区の人が安心して通院等ができるようにお願いします。川東地区における福祉バス“らくらく号”の利用者が多いので、最近、新車を買って、新ルートを走らせ始めたのではないのでしょうか。デマンド乗合タクシーで猿和田駅・馬下駅まで行き、JRに乗り継いで五泉駅に行き、さらに基幹バスに乗り継いで南部郷総合病院・南部郷厚生病院へ行くというのはナンセンスです。なぜ、福祉バス“らくらく号”で行き来ができたのに、デマンド乗合タクシーではいけないのでしょうか。距離的にも近いので、医療機関へ行きやすいようデマンド乗合タクシーのエリアを変えてください。	<p>旧大蔵小学校地区については、生活圏が村松市街地と大変密接していることが、アンケート調査等で分かっています。このため、計画では、五泉東・村松共通エリアとし、五泉東エリア全域と村松市街地(村松郊外は除く)の利用ができるようにしています。</p> <p>その他の川東地区から南部郷総合病院や南部郷厚生病院など村松市街地への移動方法については、まずデマンド乗合タクシーで五泉市街地の基幹バスのバス停まで移動し、基幹バスへ乗り継いで目的地まで行くこととなります(乗り継ぎは1回だけ)。</p> <p>デマンド乗合タクシーは、なるべく便数を多くして利便性を向上させるため、月～土曜日の運行で、市街地と郊外を片道30分で結ぶ(1時間で1往復、1日11往復)としています。こ</p>

		<p>のため、運行エリアが広くなりすぎると上記のようなダイヤが組めなくなり、逆に利便性を下げることになります。エリアの広さや運行ダイヤなどを総合的に考慮して、運行方法等を検討していますのでご了承ください。</p> <p>なお、福祉バス“らくらく号”の新ルート増設にあたっては、既存の車両を使用しており、新たに購入はしていません。</p>
1-5	<p>私たち視覚障がい者も安心して基幹バスやデマンド乗合タクシーを利用できるようにしてほしいです。特に、乗り換えが上手くできるような時刻表を作成していただきたいと思います。午前 7 時台にデマンド乗合タクシーで村松市街地に出て、9 時台の基幹バスに乗り継いで五泉駅まで行き、それからデマンド乗合タクシーに乗り継いで馬下保養センターまで行きたいと思っています。帰りは JR で午後 5 時 34 分着の汽車で五泉駅まで行き、基幹バスに乗り継いで村松まで行き、午後 8 時台位のデマンド乗合タクシーで帰宅したいと思っていますので、そのように利用できれば幸いです。</p>	<p>上記 1-1 参照。</p>
1-6	<p>基幹バス及びデマンド乗合タクシーを、土日祝日もぜひ運行していただきたいと思います。また、年末年始やお盆にも運行していただきたいです。</p>	<p>計画では、休日等は通勤・通学・通院の利用者が少ないことから、基幹バスは年末年始、デマンド乗合タクシーは祝日・お盆・年末年始を運休としています。利用度や市の財政負担などを考慮して運行日を検討いたします。</p>

・ バス停について

NO	意見等	市の考え方
2-1	<p>距離の長い町内では2ヶ所、短い町内では最低1ヶ所、設置をしてください。</p>	<p>利便性・拠点性・周辺環境などを考慮して、設置場所を検討いたします。</p>
2-2	<p>デマンド乗合タクシーの停車する場所は、あらかじめ決めてあるのでしょうか。その場合、私たち視覚障がい者にも分かりやすいような位置にしていいただければと思います。</p>	<p>エリア内であれば、基本的に戸口から戸口まで送迎しますので、バス停等は設置しません。ただし、天候や道路環境等によっては、戸口まで行けない場合がありますのでご了承ください。</p>

・料金について

NO	意見等	市の考え方
3-1	公共交通機関ということを考慮し、障がい者や子どもは、最低5割引で利用できるようにしてください。	計画では、基幹バスは障がい者・小学生が5割引、デマンド乗合タクシーは小学生が5割引としています。持続可能な公共交通とするため、受益者負担は必要ですので、公平性や市の財政負担などを考慮して、運賃を検討いたします。
3-2	現在、障がい者の方が障がい者施設への通勤に新潟交通観光バス「橋田線」を使用していますが、デマンド乗合タクシーに代わった場合の料金が高騰するようだと大変困ります。助成などがあると助かるのですが、ご検討をお願いします。	助成については、今回の計画とは別に、障がい者福祉の観点から検討が必要と考えています。
3-3	障がい者や高齢者が外出するときに、付き添いが必要な要支援者の経費負担をお願いしたい。福祉サービスを利用する場合、付き添い者の公共機関の利用負担は、本人が支払うことになっています。年金生活では大きな負担になります。障がい者や高齢者が、地域で当たり前支援を受けられる五泉市にしてみたいです。	上記3-1及び3-2参照。
3-4	基幹バスやデマンド乗合タクシーの回数券をぜひ発行していただきたいと思ひますし、障がい者割引をしてほしいと思っています。	計画では、基幹バスの運賃は、通常のバスと違って“定額”のため、期間内であれば何回でも、どこまでも乗れる“乗り放題券”の導入を検討しています。 デマンド乗合タクシーについては、小型車両を予約制で使うことから、“乗り放題券”ではなく、1回分お得な“回数券”(11枚綴りで10枚分の値段)の導入を検討しています。 障がい者割引については、上記3-1及び3-2参照。

・車両について

NO	意見等	市の考え方
4-1	バスは、小型車両を使用してください。	計画では、需要量や市の財政面などを考慮して、市が所有する小型バス(2台)を中心に

		使用する予定です。
4-2	車椅子利用の障がい者が乗れる車両を導入していただきたく提案します。(障がい者・高齢者で車椅子を利用されている人で、移動手段がないために自宅にこもって生活している人がいます。重度の障害になる可能性は誰にでもあり、それまで当たり前で生活していた生活を取り戻すためにも、重度障がい者の公共機関の確保は欠かせないものです。)	基幹バスに導入する市所有の小型バス(2台)については、ステップリフト機能が付いているため、車椅子に乗ったまま乗降することが可能です。デマンド乗合タクシーについては、市内タクシー事業者が所有する車両を使用しますので、車椅子に乗ったまま乗降することはできません。 計画では、基幹バス・デマンド乗合タクシーは、原則、1人で乗り降りできる人(もしくは介添人がいれば乗り降りできる人)の移動手段として検討しています。重度障がい者の移送方法については、今回の計画とは別に、障がい者福祉の観点から検討が必要と考えています。
4-3	デマンド乗合タクシーには、障がい者も利用できる車椅子対応の車種を希望します。	上記 4-2 参照。
4-4	市の取り組みとして、車椅子の利用可能な公共機関も、この機会にぜひ協議していただきたい。	上記 4-2 参照。

・その他について

NO	意見等	市の考え方
5-1	障がい者通所施設への移動手段として、デマンド乗合タクシーを上手く活用できればと考えています。平日であれば、固定した利用が見込めると思いますが、人数が多くても利用可能でしょうか。	1人で乗り降りできる人(もしくは介添人がいれば乗り降りできる人)で、定員・ダイヤなどの条件があれば利用可能です。具体的な利用については、個別にご相談ください。
5-2	計画を進める上で、プラス面・マイナス面が出てくる人がいますので、市民への十分な説明と理解が必要と思います。広報等の文面の説明では理解が難しいと思うので、配慮をお願いします。	市広報・市ホームページ・パンフレットなどによる周知のほか、町内会・老人クラブ・お茶の間サロンなどの少人数を対象とした利用説明会を実施する予定です。
5-3	現在、毎日の障害者施設への通所にバスを利用している障がい者がいるので、最低限、通所手段がなくなることはないよう保障して	計画では、地域に密着した利便性の高い交通網を整備し、利用者の拡大を図り、市の財政負担を抑制し、持続可能な公共交通体系

	<p>いただきたい。</p>	<p>の構築を目指しています。その中で、公共交通空白地域を解消できるデマンド乗合タクシーの導入、五泉・村松市街地の拠点施設の連携を向上させる基幹バスの導入など、なるべく多くの市民が現行以上のサービスを享受できるよう検討していますが、必ずしも現在の公共交通利用者の移動手段を保障するものではありませんのでご了承ください。</p>
5-4	<p>運転免許のとれない障がい者が、地域生活及び日中活動、社会参加のために活用できる公共交通を計画していただきたい。</p>	<p>上記 5-3 参照。</p>
5-5	<p>計画の実施にあたって、障害者施設で説明をしていただき、施設の障がい者本人と家族の意見を直接聞いていただきたい。</p>	<p>上記 5-2 参照。</p>
5-6	<p>モータリゼーションがほぼ究極に進んだ現代社会においては、利益の追求を第一目標とする民間企業の撤退という現実をもって、五泉市におけるバス事業の役目はすでに終了していると考えられます。民間で公共交通の責が放棄されたとき、いわゆる交通弱者を救済するのが、地方自治体であると考えられますが、公共福祉の実現者である自治体も、あらゆる側面を勘案して公共交通について論じる必要があります。納税者である市民のうち、公共交通の利用者はごくわずかであると考えられます。少数の福祉の実現のために、大多数の福祉に負担を強いるのは、個人的には許容しがたい事実です。前述のとおり、公共交通としてのバスの使命は、すでに終了していると考えられます。今後、五泉市が予定している事業について、その実施主体が民間バス事業者 五泉市となりますが、そのスタンスは利益追求のまま(距離制運賃の導入、車椅子対応車を使用するのであれば特別運賃の徴収など)とするべきと考えられますし、路線の縮小もやむ無しと考えられます。少数の福祉の実現のために利益の追求があるそかになれば、結果的には全体の福祉に影響を及ぼす可能性が生じるからです。</p>	<p>公共交通は、交通弱者をはじめとする地域の利用者にとって日常の社会生活を送るうえで欠かせないものであるため、利用者や地域、交通事業者の視点に立って関係機関の連携を図りながら維持しようと考えています。民間事業者の撤退という現実を受け止め、今後も持続可能な公共交通とするために、利便性を確保すると同時に適正な受益者負担を求めながら、公共交通体系の再編をしたいと考えています。</p>

	<p>「民間企業が撤退した事業を引き継ぐ」には、その事業の利用者にもそれなりの負担が伴うわけですし、撤退したという事実を重く受け止め、実施主体についても他の歳入に頼るべきではなく、民間企業と同じ轍を踏まないよう策を講じてほしい。</p>	
5-7	<p>赤字路線の解消で基幹バス・デマンド乗合タクシーの導入ということですが、障がい者は公共交通機関を利用できないと、社会生活上、困難な人が多いので、養護学校への通学、作業所への通勤に良い方策を再度協議していただきたい。現在、利用している人が使えなくなるやり方はいかがなものでしょうか。ターゲットの対象が高齢者・障がい者の足の確保とうたっているのに、現状を十分把握するためにも関係機関を五泉市地域公共交通活性化協議会に入れて協議をしてもらいたい。</p>	<p>上記 5-3 参照。 五泉市地域公共交通活性化協議会のメンバーに、障がい者の関係機関を入れることについては、今後検討いたします。</p>
5-8	<p>10 月からの新交通システムでは、加茂市営市民バスは、それまでの運行と同じでしょうか。できたら、同じように運行していただけたらと思います。</p>	<p>当面は、現行と同じ運行の予定です。</p>
5-9	<p>現在、羽下地区から五泉小学校へ通学する児童については、新潟交通観光バス「大関線」を利用しています。しかし、最寄の“下条バス停”までは距離があり、徒歩では民家が少なく防犯及び安全面に不安があることから、各家庭の保護者により送迎を実施している状況です。今後、五泉小学校へ就学する児童が増加することから、毎日安心して通学できる環境実現のため、羽下地区児童の通学に関する交通網の整備について「五泉市地域公共交通総合連携計画」に組み込むよう意見します。</p>	<p>新潟交通観光バス「大関線」は、当市と新潟市秋葉区を結ぶ重要な広域バス路線です。両市の市民が大勢利用しているバス路線であり、交通網の変更等は難しいと考えていますので、今までどおり最寄のバス停からご利用いただきたいと考えています。</p>

賛否の結論だけを示したものの、今回の計画と直接関係がないもの、住所・氏名・電話番号の記入のないもの、募集期間後に届いたものについては、市の考え方を示しておりません。