

# 住民ワークショップでの意見収集について

資料7

報告事項4

次期計画・次期路線網策定を目的に令和2年度中に住民ワークショップを4回、地区ワークショップを2回実施し、地域公共交通に関する意見収集を行った

## 住民ワークショップ開催履歴

第1回	令和2年7月15日
第2回	8月19日
第3回	9月20日
第4回	令和3年2月17日

## 地区ワークショップ開催履歴

第1回	令和2年11月17日
第2回	令和3年1月15日
壱町田地区で「バスを補う交通手段」を重点的に協議	

## 第4回内容

質問1 バス路線	青ルート「バス路線のない地域への延伸」についての質問 A…全便同じ路線で運行 B…2便に1便は違う路線で運行
質問2 バス路線	青ルート「バスの運行方法」についての質問 A…従来の左回り B…反対の右回り C…便ごとに交互運行
質問3 接続タクシー	バスを補う交通手段(接続タクシーの見直し)についての質問 A…接続タクシー停留所の増設 B…自宅⇄バス停の新制度

前回会議報告時（第35回地域公共交通会議）以降の第4回住民ワークショップの意見収集内容を報告します

## バス路線について

- ・税投入額が妥当というアンケート結果から、車両の3台目の投入など**事業拡大は理解が得られにくい**
- ・利用者アンケートで、ルート・バス停位置の満足度が悪化しているため、**路線延伸及び停留所を増やすなどの対策が求められる**

### (コミュニティバス運行経路におけるカバー人口)

※300m圏内に停留所がある地区

現行のコミュニティバスの運行経路におけるカバー人口割合:約70%

裏を返せば、**約30%の方がコミュニティバスによる移動困難**

※ただし、鉄道による移動手段が確保されている箇所も一部有

### (バス路線に関する今後の検討事項)

運行経費増加を抑制するため、バス車両2台運行を維持する必要がある。

しかしながら、北部赤ルートはすでに乗車定員近くまで利用されており、車両サイズを大きくした経緯があるため、停留所やルートの見直しは困難。

そのため、**カバー人口を増やし、利用者の増加を目的に南部青ルート路線の延伸・停留所の増設を検討**

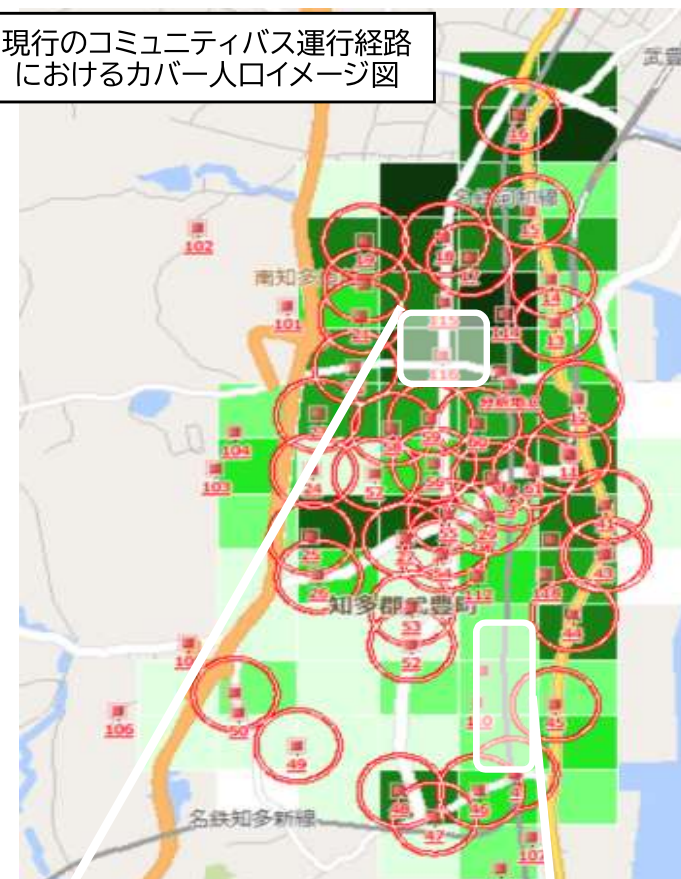
### (バスを補う交通手段に関する今後の検討事項)

ワークショップの結果より、既存のバス路線の外側への延伸要望はあまりないため、バスを補う交通手段が求められる。

地区ワークショップの結果より、自宅までの送迎なら、ある程度の自己負担額はあってもいいという住民意見を確認

そのため、**町財政及び利用者の自己負担額を抑えながら自宅(または近く)まで送迎する仕組みを検討**

現行のコミュニティバス運行経路におけるカバー人口イメージ図



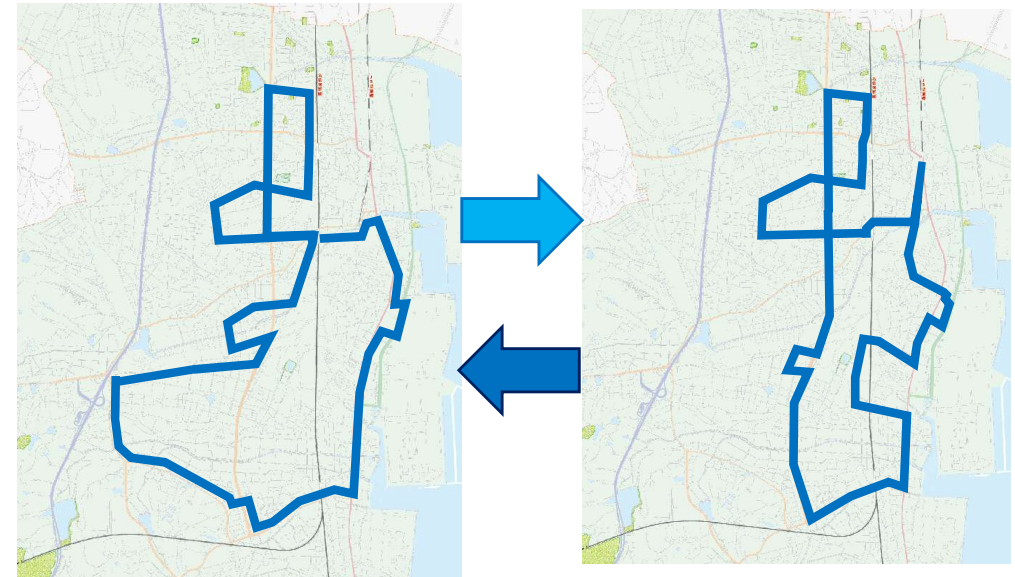
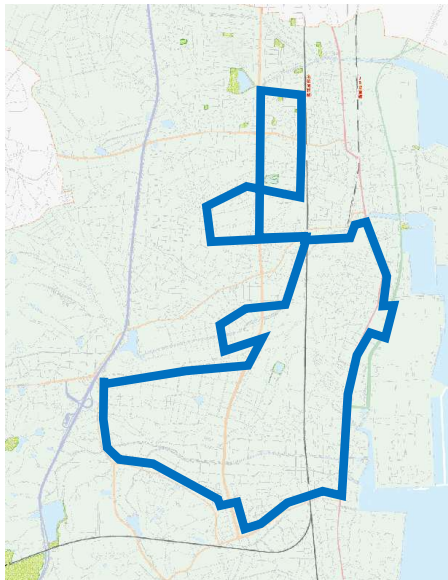
人口が集中しているが、バス停留所が周辺に無いエリア

# 質問1 青ルート「バス路線の無い地域への延伸」について

(バス路線案について…生活の足を考える会と役場防災交通課で検討)

**カバー人口増による利用者増を目的**に南部青ルートの延伸を検討  
試走の結果、軽微な変更をすれば**祠峯・平井畑地区までの延伸可能と判断**。

その上で、更なる利用者増を目指し**利用者数が少ない停留所**（次ページ参照）  
**2便に1便に減便**し、カバーエリアを増やすよう変更すべきかご意見下さい。



**A 祠峯・平井畑地区へのみ延伸**  
他の路線は基本的には同じ  
全便同じ路線を運行する

**B 祠峯・平井畑地区への延伸に加え、  
市原地区を2便に1便運行に減便し、  
大足や東大高地区に2便に1便分延伸**

# 質問1 「バス路線の無い地域への延伸」のメリット・デメリット

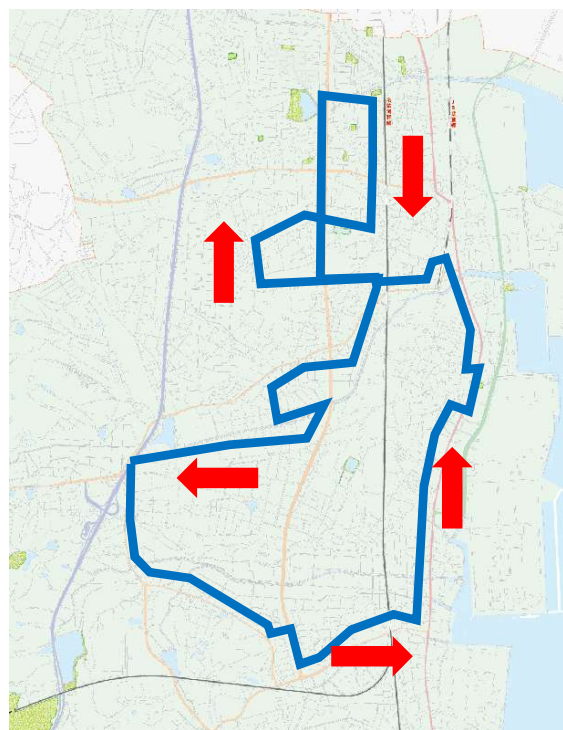
	メリット	デメリット
<b>A</b> <b>祠峯・平井畑地区</b> <b>へのみ延伸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・減便される停留所がないため、停留所ごとの不公平感がない</li> <li>・全便同じルートなので混乱を招くことを避けられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスのカバーエリアが限られるため地域間で不公平感が出る</li> <li>・利用対象者が広がりきらないので、利用者増を見込みにくい</li> </ul>
<b>B</b> <b>Aの延伸に加え、</b> <b>市原地区を減便し、</b> <b>大足・東大高地区</b> <b>に延伸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・カバーエリアが増えるため、新規利用者増が見込める</li> <li>・利用の少ない停留所の廃止・移設による事業改善・資源集中</li> <li>・合併道路が過去通っていたので、運行されることはいいこと</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2便に1便しか停車しない停留所があるため利用者に混乱を招く</li> <li>・増便要望が挙がる可能性が高い</li> <li>・乗る人にはわかるが、降りる人が混乱する</li> <li>・買い物等に行っても2時間に1便なので時間のゆとりは必要</li> </ul>

## (自由意見)

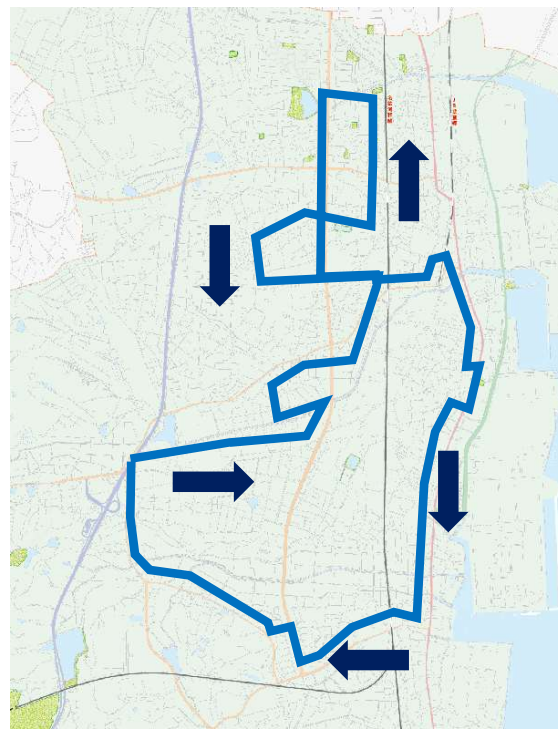
- ・現在の分かりやすい時間が変わってしまわないかが心配
- ・延伸しても運行時間が変わらないか
- ・大足や東大高は別の方法の交通手段が充実されればそれでいいのか
- ・シンプルでわかりやすいほうがいい
- ・青ルートで〇〇に行きたいのに行けないという意見があるのか  
 →東大高在住者が総合体育館まで行っているので大変という話を聞いている  
 →祠峯地区では、ちゅうや整形に行きたいという要望が多い
- ・富貴駅で展開し、合併道路から北に上がり、東大高交差点に向かうのはどうか

## 質問2 青ルート「運行方法」について

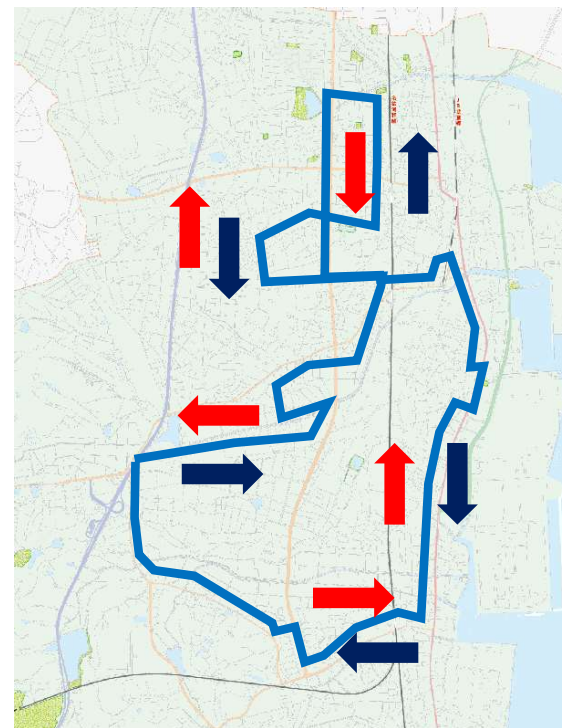
令和4年から地域交流センター南側にプールがオープン予定  
新たな公共施設の利用促進を踏まえバスの利便性向上のため、  
**令和4年10月からの運行方法**についてご意見をください。



**A 従来どおりの  
左回り**



**B 反対の右回り**



**C 便ごとに交互運行**  
例) 奇数便 左回り  
偶数便 右回り

## 質問2 青ルート「運行方法」メリット・デメリット

	メリット	デメリット
<b>A</b> 従来どおりの 左回り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・従来と同じ回り方なので混乱を招くことを避けられる</li> <li>・役場からゆめプラに18分で行ける</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役場から地域交流センターやプールに行くのに遠回りとなり、40分近くかかる</li> </ul>
<b>B</b> 反対の右回り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・役場からプールに約10分で行ける</li> <li>・ゆめプラ⇒役場は約20分で帰れる</li> <li>・JR武豊駅南側の一方通行を通行できるため、市街地に停留所設置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・変更当初は、今までの利用者に混乱を招くことにつながる</li> <li>・役場からゆめプラ・総合体育館に行くのに30分近くかかる</li> </ul>
<b>C</b> 便ごとに 交互運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便によっては短いバスの乗車時間で目的地に向かうことができる</li> <li>・反対周りはないのかという意見があるので、試してみるのはいいと思う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行開始後においてもバスに慣れてない人に混乱を招く恐れがある</li> <li>・混乱が出るので、シンプルがいい</li> </ul>

### (自由意見)

- ・ AでもBでもどちらでも時間に合わせて利用すると思う
- ・ Cを1回試行してはどうか。

大府市は交互運行で特に混乱はなかった。お客さんがバスの便に合わせて利用していた左回り・右回り共通の停留所は注意が必要で、バス停・乗務員の案内で混乱は回避できるのは

- ・ 高齢者にとってわかりやすくすべき

## 質問3 バスを補う交通手段について

現状、接続タクシーの利用者は月間2～3人と固定的であることから、利用者を増やすことを目的に**仕組みを見直す**必要があります。  
その上で、生活の足を考える会と役場防災交通課で、**町財政及び利用者の自己負担額を抑えながら自宅(または近く)まで送迎する仕組みを検討**したので、どちらの方向性がいいかという点についてご意見をお願いします。

### A. 地区からの要望に基づき接続タクシーの停留所を増設 決められたバス停留所とタクシー停留所間の移動が可能

対象者：利用登録者（誰でも登録可）

利用者負担額：100円 ※無料乗車券所有者は無料

行き先：決められたバス停留所とタクシー停留所の区間

※ 現行の接続タクシー制度は継続

※ 一定の利用人数に達しない場合は、タクシー停留所を廃止

### B. 自宅と最寄りのバス停間のタクシー料金割引補助制度 自宅と最寄りのバス停を結ぶタクシー料金を200円引きで利用

対象者：利用登録者（誰でも登録可）

利用者負担額：タクシー料金から200円を除いた額

行き先：自宅と最寄りのバス停留所を結ぶ区間のみ

※ 現行の接続タクシー制度を廃止し、割引制度に切り替え

# 質問3 バスを補う交通手段について A案

## A. 地区からの要望に基づき接続タクシーの停留所を増設 決められたバス停留所とタクシー停留所間の移動が可能

対象者：利用登録者（誰でも登録可）

利用者負担額：100円 ※無料乗車券所有者は無料

行き先：決められたバス停留所とタクシー停留所の区間

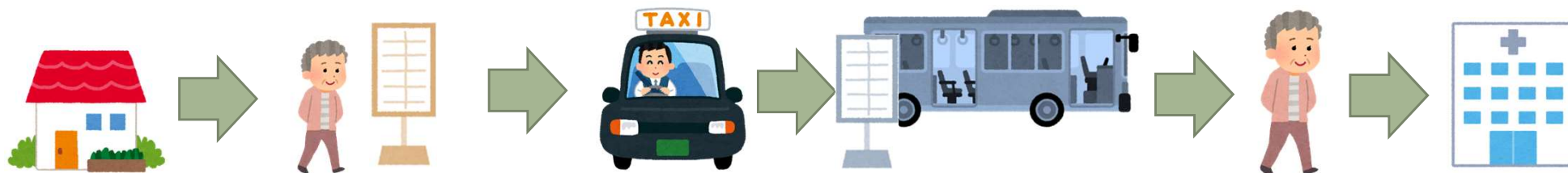
※ 現行の接続タクシー制度は継続

※ 一定の利用人数に達しない場合は、タクシー停留所を廃止

地区での話し合いにより、希望者が一定数いる箇所に地区の要望を受け、接続タクシーの停留所を設置し、決められたバス停への移動ニーズへの対応を行う  
しかしながら、年間を通して一定数の利用がされない停留所はニーズがないものと判断し、停留所を廃止



(自宅から目的地までの使いかたのイメージ)





# 質問3 バスを補う交通手段について B案

## B. 自宅と最寄りのバス停間のタクシー料金割引補助制度

自宅と最寄りのバス停を結ぶタクシー料金を200円引きで利用

対象者：利用登録者（誰でも登録可）

利用者負担額：タクシー料金から200円を引いた額

行き先：自宅と最寄りのバス停留所を結ぶ区間のみ

※ 現行の接続タクシー制度を廃止し、割引制度に切り替え

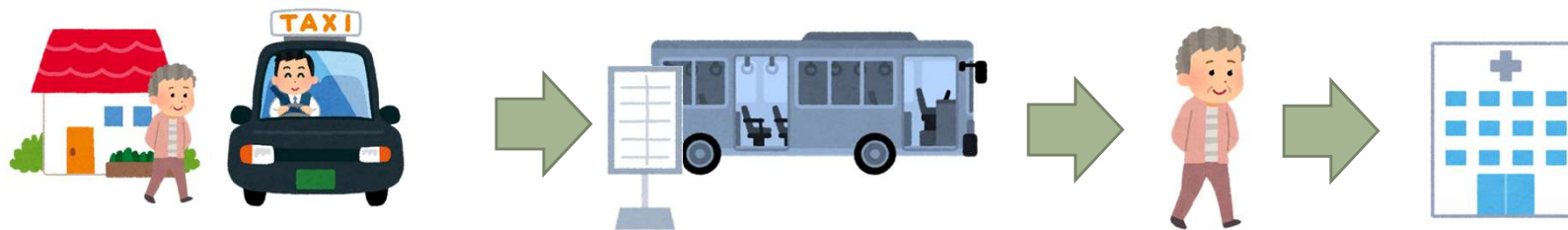
外出支援とバス等公共交通利用促進を目的に  
自宅から最寄りのバス停留所までの移動のみ  
(帰りの最寄りのバス停から自宅も含む)を  
対象としたタクシー料金の補助制度

※割引金額(200円)については仮設定の段階

(自宅から目的地までの使いかたのイメージ)

### 【利用者負担額の計算例】

自宅⇒最寄りのバス停  
1,000円かかる場合、  
補助分の200円を引いた  
800円が利用者負担となる  
その後バスや徒歩で目的地まで移動



# 質問3 「バスを補う交通手段」のメリット・デメリット

	メリット	デメリット
<b>A</b> 地区からの要望に 基づき 接続タクシー 停留所増設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区で合意された場所へ停留所が設置されるため自宅から近い場所に停留所が設置されることもある</li> <li>・現行の利用者の負担増とはならない</li> <li>・停留所の全体数は変わらないため新規設置費用はかからない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が少ない停留所の維持は非経済的</li> <li>・停留所を廃止した際、周辺住民の移動手段がなくなる</li> <li>・自宅までの送迎ではないため、歩行ができない方は使いづらい</li> </ul>
<b>B</b> 自宅と 最寄りバス停間の タクシー料金 割引補助制度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・A案のような地区での合意が不要</li> <li>・自宅まで来てくれるので、予約方法等がわかりやすい</li> <li>・帰宅時など荷物を持っているとき楽</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自宅までの送迎という利便性向上に伴い利用者の負担額が増加</li> <li>・「最寄りのバス停」の設定などで不公平感が生じる可能性がある</li> <li>・最寄りのバス停を決めることによる利便性の低下</li> </ul>

(自由意見)

**A案について** ・地区に対する停留所の上限数は？ →ごみ集積所の設置基準である30世帯を参考に検討したい

**B案について**

・最寄りの停留所というのはどのように設定するのか →役場での会員登録時に決定

・200円の根拠は？もう少し増額できないか

→バス停から遠くても1000円あれば行ける地区が多くある 蒲郡市の2割負担を参考に200円と仮設定

・複数人で乗っても可能か →法律等で実施可能であれば利用者負担も減るので推進していきたい

**その他について**

・バスの価値を上げるためにもタクシーはバスへの乗継手段として考えてはどうか

・将来を踏まえて、車を所有していない人に対して最適な方法を考えるべき

# ワークショップ後の 生活の足を考える会定例会での振り返り結果

## 2月24日の定例会での振り返りまとめ

質問1  
青ルート**のバス路線の  
無い地域への延伸**

B案のような交互にルートが変わるものではなく、  
A案のように全便同じルートでの運行をしつつ、  
カバー人口が増えるようなルートを検討する。

質問2  
青ルート**の運行方法**

C案の交互運行の場合、わかりにくいという苦情が  
出る恐れがある。  
カバーエリアを増やすためにもB案のような現行の  
逆回りを検討する。

質問3  
バスを補う交通手段

接続タクシーの利用状況から見ると、A案にしても  
利用者数が増えるとは考えづらいため、B案の  
「自宅からバス停留所まで」の運賃補助のほうが  
使いやすいのではないか。  
⇒今後タクシー事業者との議論も含め更なる検討が必要

# 今後の地域公共交通事業検討の進め方について

現在のコミュニティバス及び接続タクシーの契約期間が満了する  
令和4年10月以降の事業内容についての今後の進め方は以下のとおり

開催	開催内容
令和3年 5月19日 (水)	<b>第5回住民ワークショップ</b> 地域公共交通会議での委員の意見を踏まえて、 「青ルートへの延伸」と「バスを補う交通手段」方向性の検討
6月下旬	<b>第37回武豊町地域公共交通会議</b> 住民ワークショップでの意見徴収の結果を踏まえて、 「青ルートへの延伸」と「バスを補う交通手段」方向性を決定
12月下旬	<b>第38回武豊町地域公共交通会議</b> バス路線網の素案協議・バスを補う交通手段素案協議
令和4年 3月下旬	<b>第39回武豊町地域公共交通会議</b> 前回（第38回）会議での意見を踏まえて、再協議
6月下旬	<b>第40回武豊町地域公共交通会議</b> 前回（第39回）会議での意見を踏まえて、協議⇒承認

**令和4年10月から新路線・新制度での運行開始**