

## パブリックコメントに寄せられた意見及び市の考え方

「今治市地域公共交通網形成計画（案）」に対するご意見を募集した結果、29 件のご意見をいただきましたので、次のとおり公表します。

### ■募集案件の概要

募集案件	今治市地域公共交通網形成計画（案）
募集期間	令和 2 年 1 月 17 日～令和 2 年 1 月 31 日
ご意見の件数	8 人・29 件  【内容別の件数】 目標 1 に関するもの：1 件 目標 4 に関するもの：8 件 目標 5 に関するもの：1 件 目標 6 に関するもの：3 件 評価指標・目標値に関するもの：8 件 その他のもの：8 件

■ご意見の概要と市の考え方

区分	ご意見の概要	市の考え方
目標 1 に関するもの	今治市内における公共交通機関の潜在的な利用者として、大規模事業所の通勤者、高等学校等の通学者が考えられるため、通勤通学時間帯に重点を置いた運用により、公共交通利用を促進できると考えられる。また、通勤時の交通モードの見直しは、その他の生活面における移動手段の見直しにもつながることから、公共交通機関利用全体の底上げも図れるのではないかと。	目標 1 施策②「地域の実態、需要に応じた運行の効率化、利便性の向上」において、大規模事業所や高校などの通勤・通学需要が見込まれる路線については、運行時間帯の見直しなどの効率化、利便性の向上に取り組んでいきたいと考えています。また、目標 7 施策⑭「公共交通の運行情報等の効果的な周知、利用者ニーズの収集による市民意識の醸成」においてもご意見を参考に取り組みを進めていきたいと思っております。

区分	ご意見の概要	市の考え方
目標 4 に関するもの	陸地部側のサイクリング拠点であるサンライズ糸山へのアクセス改善策として、JR 今治とサイクルバス接続を行ってはどうか。もしくは、JR 波止浜駅やフジ波止浜店などの活用が可能ではないかと。	目標 4 施策⑧「サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信」において、サンライズ糸山等の施設へのアクセス方法を検討していきます。
	公会堂や中央公民館などでの各種イベント、夢スタや市営体育館などでの公式戦、おんまぐやバリッパ、岡山理科大、明徳学園祭などの催事において、公共交通（特に幹線ルート）の整備が市民に与える影響は大きいと考えられるため、イベント時の公共交通の動線のあり方について検討してはどうか。	目標 4 施策⑦「集客施設等の利用特性・ニーズに応じたタイムリーな情報・サービス提供の実施」において、市内の各種イベントにおける公共交通利用に向けての情報提供や利用促進を進めてまいります。なお、イベント時の公共交通の動線のあり方については、公共交通利用の需要等を含めて検討してまいります。
	大三島宮浦エリアと生口島瀬戸田エリア間のアクセスは不便であり、また、盛の港務所は観光地としての大久野島への受入態勢は不十分であることから、大三島（宮浦港）～大久野島～生口島（瀬戸田港）航路の新設について検討されてはどうか。(1)交通アクセスの利便性の向上、(2)しまなみ海道・今治エリアへの旅行客の増加、(3)大山祇参道エリアの活性化、が効果として期待される	大三島宮浦港と大久野島を經由して生口島瀬戸田港を結ぶ航路の新設につきましては、ご意見の主旨及び期待される効果を含めて、関係機関、関係市にお伝えし、今後の検討の参考とさせていただきます。
	バス高速輸送システム（BRT）や既存のバス車両を活用し、サッカー試合時のシャトルバス運行等の時間帯にあわせたバス専用または優先レーンを検討してはどうか。	イベント時の交通確保は課題であり貴重なご意見をいただきましたが、現在の道路幅員を考えると専用レーンの設置等には制約が生じてまいります。まずは、目標 4 施策⑦「集客施設等の利用特性・ニーズに応じたタイムリーな情報・サービス提供の実施」において、交通確保に努めたいと考えます。

	<p>車を所有しない、又は免許証を返納した高齢者が買い物難民化していること、盛港利用の観光客が幹線バスのバス停がある井口港まで出る際、公共交通機関が無いために、海岸線を約 4km 歩いて移動している現状を踏まえて、浦町盛港～井口港（又は大三島 BS）間の路線バス再建を実現できないか。</p>	<p>目標 4 施策⑧「サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信」において、盛港までのアクセスについてもあわせて検討していきます。</p>
	<p>「今治市地域公共交通網形成計画」P.74 において、島しょ部の公共交通ネットワークイメージ図が掲載されていたが、支線が盛集落まで伸びていないがなぜか。</p> <p>以前から提言のあるように、当地には一大観光地として年間数十万人の観光需要持つ大久野島への航路が発着しており、地域の生活路線の回復と同時に、観光路線化も望めるエリアである。</p>	<p>計画書素案の P74 にお示した路線図は、現行の路線の将来的な位置づけをイメージとして提示したものでございます。盛港へのアクセスは、目標 4 施策⑧「サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信」において、大久野島観光との連携を含めて検討してまいります。</p>
	<p>現在、公共交通機関（路線バス）の運行がない大三島の北回りルートであるが、住民だけでなく、盛港を利用する多くの観光客が、とても不便を感じている。特に、大久野島を利用する観光客からは、盛港から公共交通機関がないために、しまなみ海道に来ることを断念する人がとても多い。大三島、宮浦港－上浦間＜北回り(盛港)経由＞の グリーンズローモビリティを導入してはどうか。</p>	<p>盛港へのアクセスは、目標 4 施策⑧「サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信」において、大久野島観光との連携を含めて検討してまいります。グリーンズローモビリティの導入につきましても、交通手段の一つとして参考とさせていただきます。</p>
	<p>多くの観光客の利用と在住者な利用が見込めることから、自転車の積載も可能な、今治－尾道間（しまなみ各島経由）の航路を復活させてはどうか。</p>	<p>頂いたご意見については、関係機関、関係市にお伝えすると共に、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

区分	ご意見の概要	市の考え方
目標 5 に関するもの	<p>現在のバス乗り場は狭く、時間帯によってはバスが詰まっている事があります。バス乗り場を駅のホーム近くに移動し、乗り場の拡幅や降車専用のスペースを作ってはどうか。</p>	<p>目標 5 施策⑩「待合環境や車両、駅の整備・改善、バリアフリー対応の推進」において、今治駅前についても利用しやすい環境を検討してまいります。</p>

区分	ご意見の概要	市の考え方
目標 6 に関するもの	幹線・支線の乗継利用を促進するため、交通系 IC カード限定でよいので、連続して乗車する場合の乗継運賃割引制度について検討してはどうか。	目標 6 施策②「ネットワークの見直しに応じ、支所や道の駅等を拠点とした乗り継ぎ環境・ターミナルの整備検討」において、幹線・支線の乗継利用促進を進めていきたいと考えています。IC カードによる乗継運賃割引については交通事業者にお伝えし、今後の事業の参考とさせていただきます。
	JR 今治駅－イオンモール今治新都市の所要時間を約 5 分短縮できるため、JR 今治駅西口ロータリーにシャトルバスの乗降場を設置してはどうか。	ご指摘のとおり、JR 今治駅西口で折り返せば時間短縮が可能となりますが、他のバス路線・系統からの乗換がしづらくなる面もあるなど課題もあります。ご意見を参考に目標 1 施策②「地域の実態、需要に応じた運行の効率化、利便性の向上」に取り組んでいきたいと考えます。
	BRT 活用交通結節点として、イオンモール今治新都市にふれあいを促進するコミュニティバスセンターの設置を検討してはどうか。	目標 6 施策③「今治新都市の拠点としての交通機能の強化検討」において、頂いたご意見も参考にしながら検討を進めてまいります。

区分	ご意見の概要	市の考え方
評価指標・目標値に関するもの	目標 1：暮らしを支える公共交通の確保の達成評価指標が補助金削減なのはおかしいのではないか。路線や運行削減すれば単純に経費が削減され、補助金での補填が少なくなるだろう。その結果が適切に路線整理がされたことへの評価とはなりえない。	不採算路線を廃止すれば補助金が減少することはご指摘の通りですが、目標 1 では、ネットワークの再編や交通不便地域への対応、利便性の向上、利用者の拡大等を行いながら、補助金額を現状以下に抑えることを目標としております。
	目標 2：本案について住民に説明会があつてしかるべき。HP で掲示して 15 日間だけの期限をつけて意見収集する現在の姿勢は既に連携が取れていないのでは？	今後、計画を進めていく上で、目標 2 における地域住民・事業者・行政との協議会や目標 3 に挙げている地域における対話集会や地域交通を考える地域住民・交通事業者・市による協議会を実施しながら、連携を図ってまいります。
	目標 3：目標 1 の検討時に目標 3 の検討が同時に必要では(切り離せない)	ご指摘の通り、目標 1 と目標 3 は密接に関連しており、両者がそろって、目指すべき公共交通ネットワークが形成されるものと考えております。その中で、目標 1 では基本的な幹線・支線のネットワークの位置付けを整理し、目標 3 において、支線交通や地域交通の今後のあり方、考え方について整理しております。

	<p>目標 4：新たな利用客の確保の達成指標の設定や計算方法がおかしいのでは？施策が成功した場合、今治市民だけではなく観光客や市外の利用者も増えると考えられる。それに対して市民一人当たりの利用率とする意味があるのか疑問です。数字を適切に分析し、増加した場合は「なぜ」「どこで」新規利用者が増加したのか？検証する必要があると思う。</p>	<p>人口が変動すれば利用者数が変動しますので、このことを除いた評価をしたいと考えております。また、合計値よりも市民一人当たりとすることで、市民の皆様により身近なものとして目標値を受け止めていただきたいと考えて、現指標を設定しております。</p> <p>ご指摘の通り、今後各施策の実施により今治市民だけでなく観光客や市外の方の利用が増加することが考えられます。これらについては、個別に可能な範囲で効果を検証してまいりたいと考えます。</p>
	<p>目標 5：達成指標がマップの作成・配布の実施になっています。作成・配布すれば達成される目標に意味がありますか？作成した物がバス利用の促進につながった事を評価する必要がありますか？</p>	<p>ご指摘の通り、マップの配布がどのくらいの利用促進につながったかを把握することが望まれますが、市民全員にアンケートを実施するためには相当の費用が生じます。今後、進めていく地域との対話集会等でのヒアリングにおいて、配布効果の確認・把握に努めたいと考えます。また、これまでこのような情報発信はできておらず、まずは、実施することから始めたいと考えています。</p>
	<p>目標 6：達成指標がイオンモールの路線ですが、施策 12 の達成はどうやって評価されるのでしょうか？</p>	<p>施策の実施に当たり、当該地域での利用状況などを把握していきたいと考えますが、地域や取り組み内容により、把握できる数値なども異なると考えられるため、本計画においては全体の管理目標にはしていません。</p>
	<p>目標 7：目標 1、2 を市民と一緒に考えることで目標は達成されると思います。公共交通を利用してない人に対する施策が必要であり。すでに利用している小中学生に対する施策の実施で目標達成とするのはおかしい。</p>	<p>地域で公共交通を守り・育てる意識を醸成していくためには、乗り方教室や出前講座において、小中学生にバスの乗り方に加えて、公共交通の社会的な役割や大切さを理解してもらい、周りの友人や家族に伝えていくことも重要かと考えております。また、将来の担い手の確保につながる事も期待しております。</p> <p>なお、事業所等については、エコ通勤の推奨活動を実施してまいります。</p>
	<p>目標 8：即効性のある達成指標およびその方法を再考した方が良いと思います。</p>	<p>ご指摘の通り、極力即効性のあるものを展開していくことが望ましいですが、全国的な人手不足の状況において、簡単には確保を進められない面があります。そのため、まずは方針 1 において運行の効率化を図りながら、若年層に魅力発信をしていくことを基本としたいと考えます。併せて、県等と協調して即効性のある取り組みを検討してまいります。</p>

区分	ご意見の概要	市の考え方
その他のもの	<p>高速乗合バスや緊急車両を対象とした、高速道路からバスセンター（BRT 活用交通結節点）へ直接接続するIC専用レーンの設置が必要ではないか。</p>	<p>ご意見は、高速道路会社をはじめとした関係者に伝え、今後の事業の参考とさせていただきます。</p>
	<p>今治市高橋ふれあいの丘に24時間営業の有料駐車場（300円/日、収容台数4000台）の設置を検討してはどうか。立体駐車場を設置すれば、障がいを持つ人でも階段を上らずに、スポーツスタジアムへ歩いていくことが可能になると思う。</p>	<p>ご意見を関係各課に伝え、本市の今後の事業の参考とさせていただきます。</p>
	<p>渋滞を避けるため、FC今治のホーム戦やサイクリング大会等の各種スポーツイベント後の一般車両の交通動線や駐車場からの出庫方法について検討してはどうか。</p>	<p>ご意見を関係各課に伝え、本市の今後の事業の参考とさせていただきます。</p>
	<p>今治市営スポーツパーク、新設FC今治スタジアムは、FC今治ホーム戦時に選手を迎える場所、関係者駐車場、フットボールパーク構想として賑わいを創設する場所として検討してはどうか。</p>	<p>ご意見を関係各課にお伝え、本市の今後の事業の参考とさせていただきます。</p>
	<p>今治駅は利用者が多いですが、駅周辺に商業スペースが少ないと感じます。採算面などの問題もあるかと思いますが、商業テナントとバス乗場が一体となったバスセンターのような施設を検討出来ないか。</p>	<p>ご意見を関係各課に伝え、本市の今後の事業の参考とさせていただきます。</p>
	<p>予讃線沿線には、大規模な事業者（太陽石油製油所など）や住宅団地（新来島どっくの寮など）があるのにも関わらず駅が離れているところがあります。その周辺に新駅設置を要望してはどうか。</p>	<p>頂いたご意見につきましては、関係機関にお伝えすると共に、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
	<p>予讃線の駅は辺鄙な場所にある駅もあります。他の交通機関や学校・職場とのアクセスが容易な場所に移動してはどうか。</p>	<p>頂いたご意見につきましては、関係機関にお伝えすると共に、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
	<p>向島IC～因島IC～生口島IC～大三島IC～伯方島IC～大島IC間の通行料金を無料とする代わりに、本州・四国本土への終着地である尾道IC～向島IC及び大島IC～今治ICの両区間に無料化分を加算して請求する方式を導入してはどうか。島民の生活道路としての利便性向上をはじめ、区間内の交流促進による地域創成活動の活性化、また、しまなみ海道沿線地域の観光推進にも繋がる取り組みであると考えます。</p>	<p>ご意見にある取り組みを実施しますと、島しょ部内の移動は料金が無料となり、生活での移動が活発化することが考えられますが、一方、陸地部と島しょ部間の移動は料金が現在より高額となることにより、陸地部への通院、通勤や島しょ部への観光での移動が著しく不便になり、関係する住民・団体全体のコンセンサスを得ることは困難かと考えます。</p>