

第2次海津市地域公共交通網形成計画 修正対応一覧表

資料1 - 1

番号	対象		起案者	意見	回答及び対応方針
1	P3	2.1	事務局	平成17年国勢調査以降の人口と世帯数について、旧町単位で把握したい。	グラフを修正。
2	P13	2.2	パブリックコメント	下多度地区は実費の有償移送サービスである。	誤解を与えないように文言を修正。
3	P17	2.3	第20回会議	「まちのかたち」との整合をどのように図るのか。	区域マスタープランとの整合を図る。 【パブコメ前に対応】
4	P17	2.3	第20回会議	区域マスタープラン等で市内の拠点を示すべきではないか。	区域マスタープランとの内容について言及。 【パブコメ前に対応】
5	P32	3.1	第20回会議	デマンド交通増加の理由を定時定路線利用者からの移行と結論付けるのは短絡的では。	表現を削除。 【パブコメ前に対応】
6	P34	3.2	第20回会議	「組織づくりが計画期間内に実現できなかった」のなら、何が問題であったかを明確にすべき。	表現を修正。
7	P37	4.1	事務局	人口減少や少子高齢化の影響により税収減や財政状況も追記する。	本文に追記する。 【パブコメ前に対応】
8	P41	4.2	事務局	名阪近鉄バスの乗車前・降車後の交通手段のグラフに誤りあり。	修正する。
9	P49	5.4	第20回会議	目標 の利便性を示す評価として、アウトプットの的なものがあっても良いのではないか。	利便性向上の方策は事業の実施であるため、目標 の数値目標はアウトカム指標とする。
10	P50	5.4	第20回会議	目標 に関する数値目標が限定的ではないか（対応する目標が事業 -1、 -6、 -8のみ）	他の事業は定量評価が難しい（実施するかしないか）ので、現行の数値目標とする。
13	P55	6.1	第20回会議	海津温泉リニューアルへの対応は。	従来通りとする。
14	P55	6.1	パブリックコメント	始発や海津市役所停留所の発車「分」が全便とも異なっている。「分」を揃え、渋滞遅延対策と運転手の休息時間に充ててほしい。	ダイヤ設定の際、等間隔ダイヤとする旨を追記。
15	P57	6.1	パブリックコメント	下多度駅ではなく美濃津屋駅である。	文言修正。

第2次海津市地域公共交通網形成計画 修正対応一覧表

資料1 - 1

番号	対象		起案者	意見	回答及び対応方針
16	P57	6.2	パブリックコメント	交通結節点で路線を跨いだ移動を行う場合、「バスを一度降りて乗り換えて」ではなく「時間調整で系統替えはするが、同じバスに乗ったままで運行」させられないか。	定時定路線の再構築の際にバス事業者と協議し、支障が無ければ前向きに検討する。
17	P57 P64	6.1 6.2	ヒアリング	今尾での名阪近鉄バスとコミバス海津羽島線の結節において、海津羽島線が経路変更で対応する方法もある。	事業 - 1にて、海津羽島線の名阪近鉄バス今尾乗り入れを前提とした記述（経路変更等）を追加。
18	P58	6.1	パブリックコメント	デマンドバスの予約がとれない問題は早急に対応してほしい。	計画策定後、運賃制度の見直しにまず取り掛かる予定。
11	P58	6.1	第20回会議	予約が取りづらいという喫緊の課題はどのように対応するのか。	計画策定後、運賃制度の見直しにまず取り掛かる予定。
12	P58	6.1	第20回会議	デマンド交通の施策は既に原案はできていて実行できる状況なのか。	詳細案は計画期間の初期に作成する。
19	P61	6.1	ヒアリング	名阪近鉄バス関連の利用促進については、大垣市にて実施予定のものを追記してほしい。	事業 - 7の事業名を「定時定路線バスの情報管理・提供の高度化」に変更し、海津線におけるバスロケ実施等に関する記述を追記。
20	P62	6.1	パブリックコメント	事業 - 8の公共交通利用ガイドに、駒野駅、石津駅の鉄道との乗り継ぎ時間を明記できないか。	駅での乗り継ぎ時刻表の記載について言及。
21	P65	6.2	第20回会議	市外駅への需要として、稲沢駅や森上駅もあるので加えてほしい。	国府宮駅も含めて、追加。 【パブコメ前に対応】
22	P66	6.2	第20回会議	水晶の湯の送迎バスはハイキング客は利用できないのか。「ゆとりの森」のバス停利用者はどうするのか。	送迎バスは水晶の湯利用者のみ。「ゆとりの森」への対応は、使用車両を踏まえ、経路変更等で対応。
23	P66	6.2	ヒアリング	正月期に海津線をお千代保稲荷まで延伸することは実現可能である。	事業 - 6の事業名を「多客期・イベント開催時の移動手段の確保」とし、イベントのシャトルバス運行の他、海津線の正月期のお千代保稲荷延伸を追記。
24	P67	6.2	第20回会議	事業 - 8「地域住民が主体となって検討する」という表現が曖昧である。	「地域住民が主体となって実施する」に修正。 【パブコメ前に対応】
25	P68	6.3	パブリックコメント	事業 - 1の実施主体に地域企業や市民団体も加えてはどうか。	文言追加。
26	P69	6.3	パブリックコメント	事業 - 2にて、返納者の支援が1回のみとなっているが、毎年実施することに变更できないか。	運賃体系見直しの際に優遇制度として検討。

第2次海津市地域公共交通網形成計画 修正対応一覧表

資料1 - 1

番号	対象	起案者	意見	回答及び対応方針
27	P70	6.3	パブリックコメント 事業 - 4 にて、「かいづ夢づくり協働事業」を活用しなければならないように受け取れるが、もっと柔軟な支援制度が必要では。	サービスの再構築の際に住民主体の移送サービスについて支援できるような制度の創設を検討する旨の記述を追記。
28	P72	7.2	第20回会議 公共交通利用者1人あたりの財政支出額の値は正しいのか	目標値に誤りがあったので、修正。 【パブコメ前に対応】
29	P72	7.2	第20回会議 その他公共交通利用者数に「新たな福祉交通」の利用者数は入っているのか。現在のデマンド交通利用者分からの移行分を反映させなければならないのでは。	福祉交通の利用者も反映。 【パブコメ前に対応】
30	P72	7.2	第20回会議 不満の割合の目標を30%としているが、現計画でも目標は達成できていない。もっと施策を実施しなければならないのでは	目標 で掲げたソフト施策を、従来以上に取組む。
31	P72	7.2	第20回会議 公共交通利用者1人あたりの財政支出額は、養老鉄道とそれ以外で分けた方が良いのでは。	本計画では公共交通全体として目標を定め、毎年評価の際にそれぞれ分けて評価していく。
32	P72	7.2	第20回会議 関連計画はきちんを実行できているのか。	本計画と関連計画との整合を図っていきます。今後専門部会の実施により、より施策間の連携を強化する。
33	P72	7.2	第20回会議 「その他の公共交通利用者数」の表現が曖昧では。	「その他の公共交通利用者数」の定義を本文中に明記。
34	全体	-	ヒアリング 人口減少 路線縮小の流れが悪循環に感じる。	利用実態を踏まえ、他計画等と整合を図った結果である。
35	全体	-	第20回会議 もう少し大局的に、費用対効果を考慮すべき。	事業の具体的検討の際に精査する。
36	全体	-	パブリックコメント 海津市ではいくつか施策が検討されているが、各々同時に検討して整合はとれるのか。	本計画では関連計画との整合を図った。今後専門部会の実施により、より施策間の連携を強化する。
37	全体	-	パブリックコメント 都市計画の見直しの必要性など大きな課題が議論できないのではないか。	本計画では総合計画や区域マスタープランとの整合を図っているが、今後専門部会等を通じてより施策間の連携を強化する。

第2次海津市地域公共交通網形成計画 修正対応一覧表

資料1 - 1

番号	対象	起案者	意見	回答及び対応方針
38	-	-	パブリックコメント 相乗りの促進とか予約時に迂回して相乗りさせるなど利用率を上げる方策は考えられるが、受付、利用者とも相乗りするインセンティブはないので今のままでは利用率が上がる可能性は低い。過去の受付を分析しデマンドではなくルート（曜日、時間別）運行とか、受付時にルートを調整しながら受付するようにできないか。そのためには受付に職員が関与しないといけない。関与することができないなら、廃止が望まし	新しい移動手段については、計画期間の中で協議。