

## 可児市パブリックコメント(意見募集)の結果公表

意見募集結果及び寄せられた意見に対する市の考え方について、次のとおり公表します。

意見募集の集計結果			
政策等の名称	可児市地域公共交通網形成計画(案)		
意見募集期間	平成31年4月1日 ～ 平成31年4月22日		
意見の件数(提出者数)	4件 ( 1人 )		
意見の取扱い (対応内容の分類)	分類	分類内容	件数
	修正	案を修正するもの	1件
	既記載	既に案に盛り込んでいるもの	1件
	参考	今後の参考とするもの	1件
	その他	意見として伺ったもの	1件

意見等の概要とそれに対する市の考え方			
No.	意見等の概要	意見の取扱いの分類	意見等に対する市の考え方
1	P3 ②人口流動	既記載	<p>計画を策定するうえで、現状の課題を明確にするために、このグラフを掲載しています。</p> <p>これにより、名古屋市、多治見市、美濃加茂市への移動需要が高いことが確認できるため、名鉄やJRなど鉄道を中心とした公共交通ネットワークの形成が必要であることを確認しました。</p>
	<p>主な流出先先のグラフが載っているが、このデータは本計画策定に当たり何に利用したのか？良く理解できない。</p>		

意見等の概要とそれに対する市の考え方

No.	意見等の概要	意見の取扱いの分類	意見等に対する市の考え方
2	<p>P53 2)公共交通ネットワーク形成の方針</p> <p>1)基本方針Ⅰで「高齢者の日常生活や若者の通学を支える」公共交通サービスの提供、とあるが、</p> <p>イ。「高齢者の日常生活を支える」という割には、地域支援路線の運転間隔が「60分」では日常的に利用し難い。P19の「公共交通に期待する役割」をみると、「③車が利用できなくなった時に利用できること」は9路線全部が上位3位以内に入っている。更にその内6路線が1位である。また「⑨市内の医療施設」へ行ったり、「⑮頻繁に鉄道やバスが来ること」が期待されている。</p> <p>即ち、「頻繁に」公共交通が走っていないと、利用し難いということである。名鉄広見線が15分間隔ということから考えても、バスは「30分」間隔(以内)でないと利用客は大幅には増えないと思われる。</p> <p>本案は、所詮『自動車主体で、その欠けた部分を公共交通で補う』という考え方が基本であると思わざるを得ない。・・・これが可児市の公共交通に関する基本理念なのか？</p> <p>ロ。「若者の通学を支える」とあるが、若者とは誰を指しているのか？「若者の定義は？」また「如何なる方法で支える予定(計画)なのか？」が明確でない。</p> <p>2)基本方針Ⅱで「地域住民が日常生活の中で安心して利用できる」環境の充実、とあるが、上記の「運行間隔」の問題以外にも、「施設(公共施設・大型商業施設等)間移動」や「料金体系」等の問題もあり、公共交通の利用者増・利便性の向上は難しい問題が山積している。この中で、「施設間移動」で『自転車のシェアリング』の検討を提案したい。交通事故や排ガス、道路整備費用等の削減等の見地から、是非検討していただきたい。全ての移動を公共交通に頼るのではなくて、公共交通の補完機能として『自転車のシェアリング』を併せて活用すれば、「公共交通の利用促進にもつながる」のではないのでしょうか？</p> <p>『自転車のシェアリング』には、ステーションの整備が不可欠だが、西可児駅前にバロー・パロー、坂戸にオークワ・ゲンキー、下恵土にバロー・パティオ、広見にバロー、今渡に綿半・ゲンキー、広見東にカインズ・オークワ等比較的短距離で移動できるスーパーがうまく点在している。更にコンビニもそこそこの店舗数がある。公共施設をそれらに加えると普及できる環境にあるのではないのでしょうか？</p>	修正	<p>1) 基本方針Ⅰについて</p> <p>イ. 可児市の公共交通の理念は、公共交通の将来像として「また来たい ずっと住みたい まちの魅力を支える公共交通」を実現することとしています。それには鉄道、バス、タクシーなどの公共交通がそれぞれの特性に応じた役割を果たすことが必要です。地域支援路線(さつきバス、電話で予約バス、東鉄バス帷子線など)の主な役割は、市内各地域と最寄りの主要施設(公共・商業・医療・観光施設など)を連絡し、日常的な生活交通需要に対応することとしています。特にさつきバスや電話で予約バスは、車が運転できない方々の「生活の足」とすることを目的としています。</p> <p>バスの運行を今以上に充実させることは、市の財政負担(赤字)の増大につながり、またバス運行事業者からは運転者不足により対応が難しいと聞いておりますので、利用者の需要とこれら事情を勘案しながら運行間隔を決めています。</p> <p>ロ. 本計画において「若者の通学を支える」とは、学生の通学を支援することを指します。</p> <p>通学を支える方法はP54に路線毎に記載しており、「東鉄バス八百津線は、可茂特別支援学校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ・・・」、「東鉄バス緑ヶ丘線は、可児高校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ・・・」、「YAOバスは、八百津高校への通学手段としての現行サービスを維持しつつ・・・」と記載しています。</p> <p>名鉄広見線については、記載が不足していますので次のとおり変更します。</p> <p>(変更前) 「名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)は、沿線地域等関係者が連携して各種利用促進政策を展開することで、地域に必要な社会インフラとして存続を図る。」</p> <p>↓</p> <p>(変更後) 「名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)は、主に高校生の通学を支えているほか、地域の生活を支える重要な社会インフラであるため、可児市、御嵩町及び八百津町の地域関係者と連携して各種利用促進施策を展開することで存続を図る。」</p> <p>2) 基本方針Ⅱについて</p> <p>自転車シェアリングについては、取り組み事例が多く公共交通を補完する手段として有効と考えます。しかし市事業として実施することについては、地域からの要望がないため、現状においては実施する予定はありません。今後、需要が確認できれば、地域での取り組みを含め検討してまいります。</p>

意見等の概要とそれに対する市の考え方

No.	意見等の概要	意見の取扱いの分類	意見等に対する市の考え方
3	<p>P54 公共交通軸で「名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)は存続を図る」の記載</p> <p>名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)に限らず、鉄道(電車)は公共交通の要です。安全性・時間の正確性・目的地までの所要時間等全てに渡ってバス等を上回っています。従って、これの存続を図ることは重要なことです。そこで可児市でもこれまで続けてきた資金援助をさらに向こう3年間継続するとの方針が出されました。然しながら冷静に考えますと、この支援がいつまで続けることができるのでしょうか？いつになったら黒字化の目処が立つのでしょうか？市民はいつまで赤字を容認するのでしょうか？民間会社の名鉄はいつまで赤字経営を続けてくれるのでしょうか？</p> <p>関係者・有識者・専門家と言われる方々が、10年以上に亘って議論し、各種方策を実施しても、近年毎年2億円程度の赤字だとのこと。人口減少・少子高齢化の波は如何ともしがたい潮流です。これを打ち破る施策をひねり出さないとうしようもありません。鉄道は、バス路線の様に取敢えず廃止してみて時機を見て復活させる、という訳には行きません。慎重に将来を見据えた判断が求められます。然しながらその前提に立ったとしても、敢えてそろそろ【期限を決めて存廃の結論を出すべきではないか】と提案します。『交通弱者の日常生活の足の確保』と『高校生の通学の足の確保』の2点をどう解決するのかという課題に議論を集中すべきではないでしょうか？</p>	参考	<p>名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)は、高校生の重要な通学手段となっており、現在の可児市の負担額であれば名鉄への運行支援はやむを得ないものと考えます。可児市、御嵩町及び八百津町の地域関係者と連携して各種利用促進施策を展開しながら、名古屋鉄道(株)に対しては、名鉄広見線(新可児駅～御嵩駅間)を今後も存続していただくよう求めてまいります。運行支援については、3年毎の見直しの折に、高校生の名鉄広見線の利用状況や名鉄の経営状況を勘案しながら、適切な支援を検討してまいります。</p>

意見等の概要とそれに対する市の考え方

No.	意見等の概要	意見の取扱いの分類	意見等に対する市の考え方
4	<p>P59 交通結節点の整備</p> <p>現時点において、交通結節点(まちづくり拠点)を、可児・新可児駅と西可児駅とすることに異論はありません。然しながら、交通結節点に求められる機能を「乗り換え機能」「拠点形成機能」「ランドマークとしての機能」とするならば、その全てに課題が山積しているのではないのでしょうか？</p> <p>そして、今回は本計画の性質上、『乗り換え機能』のみについて整備方針を策定すること。しかし『乗り換え機能』のみを狙上に挙げても、他の2機能が十全に機能しなければ結局『交通結節点』としての機能を果たしたことはありません。従って、本計画に直接的には関係ないとして除外するべきではなく、「拠点形成機能」「ランドマークとしての機能」の整備計画も併せて載せるべきだと思います。交通結節点としての3機能が働いてこそ公共交通の発展が担保されるのではないのでしょうか？</p> <p>可児・新可児駅、西可児駅双方とも、「拠点形成機能」「ランドマークとしての機能」が不十分です。</p> <p>可児・新可児駅には、公共施設は図書館、マーノしかありません。市役所、広見地区センターは駅から離れすぎています。折角鉄道の乗り換え拠点であるにも拘らず、現在は単なる通過点です。人が集まる要素、例えば飲食店やスーパーがありません。コンビニすらありません。駅前に戸建て住宅を多数作っても仕方がありません。高層マンションを作り晴雨に関係なく、スーパーや娯楽施設に通えるというような構想作りが必要だだと思います。もしそういうニーズがなければ、よほどの知恵を絞らないと今後の発展は望めないと思います。もっと駅前に人が集まる施設を作るべきです。公共交通のより発展のために。</p>	その他	<p>地域公共交通網形成計画は、多様な交通手段が相互に連携した公共交通網を構築することを目的としていることから、交通結節点(可児駅、新可児駅、西可児駅)については「乗り換え機能」を充実させることに特化して計画を策定します。</p> <p>本計画の上位計画である都市計画マスタープランでは、総合計画が目指すまちの将来像を創造するための都市構築のあり方を示し、都市機能集約(拠点形成等)について具体的な計画を記載しています。</p>