

## 赤磐市地域公共交通網形成計画(素案)に関するパブリックコメント(意見募集)

募集期間 平成30年12月3日から平成31年1月4日まで

件数 3件(3名)

意見者	ページ・ 該当箇所	ご意見	市の考え方
<p>在住者 (桜が丘西)</p>	<p>34 ページ</p>	<p>・市内外どこへでも行けるバスターミナルの整備 ・どの地区からでも赤磐市役所までは乗り換えなしで行ける</p> <p>上記の項目を整備していけば赤磐市民のニーズに合ったバスを運行することができると思います。</p> <p>まず、バスターミナル(通称:道の駅)の整備についてですが、現候補地として河本岩田地区、立川地区が取り上げられています。</p> <p>果たしてこの地域に道の駅を作ることによって市内各地域への運行路線バス及び市外主要地域へのアクセスの良い路線バスの整備は出来るのか、また市役所へのアクセスについても改善できるのか疑問に思います。</p> <p>市民のニーズを満たすには赤磐市街地周辺地域であり、土地が確保できて、現2候補地域よりも北側に整備することが重要ではないかと思えます。</p> <p>私の意見としましては、道の駅の整備場所として五日市地区が良いのではないかと思います。現在エコプラザ赤磐周辺の土地を整備されており新しく道路も整備されようとしています。</p> <p>また、新しくできた消防署があり、老朽化した市役所、保健センターの移転先としても五日市がベストではないかと思えます。</p> <p>行政機能を集約していく方針を、赤磐市都市計画マスタープランで拝見しております。</p> <p>赤磐市の行政機能集約及び道の駅の整備を考えていくにあたり、まとまった土地のある五日市、ふれあい公園周辺のUSS跡地、桜が丘中央が良いのではと思います。</p> <p>もう一度、道の駅を整備する候補地のご検討をお願いしたいと思っております。</p>	<p>交通結節点を含む新たな都市拠点について、既に赤磐市都市計画マスタープラン(素案)において河本・岩田地区に整備する方針をお示しており、今後具体的な整備内容を市民の皆様のご意見をお聞きしながら検討していくこととしております。</p> <p>市民バスについては、この拠点の整備に合わせ、民間バス事業者のご意見もお聞きしながら市役所を含む公共施設などへのアクセスが向上するよう利便性の高い路線の構築を検討していく必要があると考えております。</p> <p>また、現在運行している市民バスについては、利便性の向上に向けた取組を行っていく必要があると考えております。</p> <p>いただいたご意見は、今後の公共交通施策の参考とさせていただきます。</p>

現在、赤磐市には、民間バスとして宇野バスが運行されていますが、ネオポリス・山陽団地を結ぶ循環バスの廃線が決まっています。

私は、この路線の欠点として、中心部の商業施設や病院の利用者に絞ったことではないかと思えます。

それでは、バスを使う人が限られており、廃線は免れないと思います。ただ、バス路線がなくても良いという訳ではありません。

バスを周辺主要地域へ行くための足だと考えると、山陽団地から南へ路線を延伸させ、東岡山駅まで乗り入れるように見直されたいかがでしょうか？

また、仮に五日市地区に道の駅を整備することとなれば赤磐市の行政機能を同地区に整備し、どの地区からでも赤磐市役所までは乗り換えなしで行けるというニーズを満たしやすくなるのではと思います。

市内外どこへでも行けるバスターミナルの整備について、私としては、まず現在の市民バスの運行形態の分かりにくさ(どこへ向かうバスなのかわからない)、運行数の少なさ、IC カードに対応していない等の問題点を解消する必要があると思います。

まず、宇野バスの路線としては、・ネオポリス～瀬戸駅、・ネオポリス～岡山表町、・町苧田～岡山表町があります。

この3路線に配慮しつつ利用人口の観点からネオポリス、山陽団地及び赤磐市街地の道路は通るように考えてみました。

赤磐市営バス(市民バス)運行路線の候補として、市内唯一の JR 駅である熊山駅をアクセス拠点と捉えた、熊山駅～(松木・沢原・可真・野間)～ネオポリス(桜が丘東 6 丁目・桜が丘東 5 丁目・桜が丘東 4 丁目・桜が丘東 2 丁目・桜が丘東 1 丁目・桜が丘西 2 丁目・桜が丘西 6 丁目・桜が丘西 7 丁目・桜が丘西 8 丁目)～五日市。

赤磐市内唯一の大型テーマパークである農業公園ドイツの森へアクセスするための路線として、熊山駅～松木・沢原・可真～美作岡山道路熊山インターチェンジ～吉井インターチェンジ

		<p>(吉井パーキング)～福田・塩木・仁堀東～ドイツの森。</p> <p>赤磐循環バス及び吉井方面へのバスの少なさを補うために、東岡山駅～岡山東支援学校・矢津・宿奥・玉井桜保育園前・穂崎～山陽団地～上市・正崎～五日市～津崎・西軽部・町苧田・多賀・笹岡・坂辺～ドイツの森～吉井パーキング。</p> <p>さらに、広域路線バスの運行路線を見直し、吉井～和気駅、穂崎～林野駅ともに運行の見直しを行なう必要があると思います。</p> <p>候補案として、五日市～津山駅の路線を作ってみたはいかがでしょうか？</p> <p>この路線を運行するにあたり吉井インターチェンジを降りた場所に、バスの待合室を備えた停留所を設けてほしいと思います。</p> <p>JR津山線の代替輸送として岡山～津山を結ぶ役割を担うことができると思います。</p> <p>広域バスの停留場所については、五日市～桜が丘西9丁目・桜が丘中央・野間・可真(熊山インターチェンジ)～美作岡山道路～吉井パーキング(吉井インターチェンジ)～周匝・柵原高下・福本・樫村・位田(湯郷温泉インターチェンジ)～勝央ジャンクション～中国自動車道～河辺(津山インターチェンジ)・東津山駅前・津山駅を候補にあげます。</p> <p>上記路線開設により赤磐市内各地域から市内外へのアクセス向上に繋がると思います。</p> <p>意見内容を参考にして、赤磐市民が利用しやすい公共交通システムの構築を願っています。</p>	
<p>在住者 (桜が丘東)</p>	<p>68 ページ 69 ページ</p>	<p>拝読させて頂きました。</p> <p>市民バスの存在がいまいち自分たちには定着してなくて、乗り方が分からないという状況です。</p> <p>バスの色がどれも同じに見えるうえ、行き先表示が小さくて分かりにくいと思います。</p> <p>市民バスに楽しく乗ってもらうためには、乗る前の楽しみ、乗っている時の楽しみ、降りた後の楽しみを作ってはいかがでしょうか。</p> <p>乗る前の楽しみは、バス正面にモモちゃんの顔面全面</p> <p>乗車中の楽しみは、座るお尻の位置にももちゃ</p>	<p>ご指摘のとおり、公共交通を利用しやすくなるような取組を行っていく必要があると考えております。</p> <p>本計画では、わかりやすく、利用しやすい交通環境の整備などを目標に掲げており、識別しやすい行き先表示の工夫や、あかいわモモちゃんを使用した車両へのラッピングなどの取組を順次行ってまいります。</p>

んの顔があつたり、降車ボタンにももちゃんが付いていたり、市民が解説する観光スポット情報や防災無線でお知らせされているような情報を。ときどき保育園の園児の声が聴こえてくるのも集客効果は高くなるのでは？

市民バスならば、市民が参加してみんなで楽しめるバスもいいかもしれませんね。子供達の絵を掲示するのもいいでしょうし、コンクール展示会をバス内の壁で開催など。乗りたくなるような仕掛けを。

降りてからの楽しみは、バスの後ろ姿にももちゃんの後ろ姿を。とか、ももちゃんが「また乗ってね」とか「赤磐の花といえば？」とクイズ形式みたいに話しかけているなんていう感じで、今日も乗って良かった！と気持ち良く帰宅してもらえるのではないのでしょうか。

時々宇野バスに乗りますが、運転手さんがちょっと怖い感じだったりすると、話しかけにくい雰囲気です。聞きたいことを聞けずに降りてしまったり、そうなると、次から乗ることに拒否反応が出たりと、運転手さんのイメージひとつで「バス」の印象が変わると思います。

それとは逆に、ものすごく優しい運転手さんもいらっしゃって、息子を岡山駅から一人で乗せることがあります。とても気を使ってくださったり、優しくしてくださったりで、彼はまたバスに乗りたくて仕方ないのです。

色々な運転手さんいて、色々な大人がいて、バスの中でも色々なことを学んでいくことが多く、有難いと思っています。

先日は、ものすごく機嫌の悪い運転手さんが、クラクションをふりかぶって鳴らす！という状況を目の当たりにしたようです。その運転手さんの名前を今でも覚えていて、通過するバスに貼ってある運転手さんの名前をチェックしています。

バスは子供達にとっては、とても魅力的なものだと思います。小さい頃にさせてあげる、乗る練習をさせてあげるのもひとつの手かなとも思い

また、バス運転手の接遇などについての研修を行うこととしております。

いただいたご意見は、今後の公共交通施策の参考とさせていただきます。

		<p>ます。</p> <p>交通手段が社会勉強の場になったり、観光振興の場になったり、異世代交流の場になったりと、自家用車では学べないことがたくさんあるので、楽しくバス生活ができるようにお願いしたいです。</p>	
<p>在住者 (桜が丘東)</p>	<p>61 ページ 市民と行政がともに公共交通をつくるという意識づくり</p>	<p>移動手段を個人のマイカーと公共交通の 2 者しか考えない発想はもはや時代遅れで成り立たない。</p> <p>今の時代の移動手段はマイカーである。行政に支援を求められるのはマイカーを手放し移動手段が無くなった高齢者である。高齢者が必要とする移動手段は停留所まで歩いて行かなくても必要な時に自宅まで来てもらえる送迎自動車である。自宅から遠いバス停と 1 日数本運行の昔の発想のままでの公共交通が利用されないのは当然である(P.21)。</p> <p>45 百万円(P.21)もの巨費を投入しながら運行本数、運行時間帯に 50%もの住民が不満(満足は 10%以下)を感じているのが何よりの証である(P.30)。</p> <p>これからの公共交通に必要とされるのは運行経路、時間が決まっている路線バスではない。フレキシブルにニーズに対応できる移動手段の提供である。それには民間の力を活用して個人と行政の中間に位置づけられる公益法人、又はNPOを設立し、行政はそこへ資金投入することでしか費用対効果は見込まれない。</p> <p>最早何もせず全てを行政に頼る時代ではない。地域のニーズが本当に分かるのは町内会、区である。そこで地域の実情に合った態勢を住民に自ら作らせる。行政はそれを支援、バックアップするのが“市民と行政がともに公共交通をつくる”という今からの本当の行政の在り方である。</p> <p>桜が丘東 4 丁目では昨年 6 月に高齢者支援ボランティアの組織を立ち上げて高齢者の送迎をしている。</p> <p>多額の税金を投入して空気を運ぶほど無駄なことではない。</p>	<p>ご指摘のとおり、高齢者を含む、自らの移動手段を持たない方が公共交通を利用しやすい環境を整備していくことが必要であると考えております。</p> <p>ただ、現在赤磐市内では、市民バスだけでなく、民間バス事業者やタクシー事業者による運行が行われており、ご意見の中にありますようなボランティアによる無償運送を市が主導して拡大させることは民業圧迫につながる恐れがあり、難しいと考えております。</p> <p>本計画では、定時定路線及びデマンド型路線各々の拡大、縮小の検討の目安を設定しており、地域の実態に応じて運行形態を選択してまいります。</p> <p>なお、吉井地域においては、平成 24 年から、民間路線バス沿線の一部地区を除き、予約があったときのみ運行するデマンド型路線を導入しており、利用者の自宅から病院や商業施設などへの運行を行っております。</p> <p>いただいたご意見は、今後の公共交通施策の参考とさせていただきます。</p>