

苦小牧市地域公共交通計画（案）に寄せられた意見と市の考え方について（パブリックコメントの結果）

意見提出期間 令和3年3月30日 ～ 令和3年4月28日 （30日間）

意見提出人数 10人

提出意見件数（項目） 10件 （17項目）

提出意見と市の考え方・提出意見を考慮した結果とその理由 次のとおり

項目 No.	提出 人数	提出された意見 (意見提出区分 第三者利益による削除等の有無)	提出された意見に対する市の考え方 提出された意見を考慮した結果とその理由	反映区分
1	1	<p>(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>)</p> <p>(P57 目標3 継ぎ目のない交通の実現(シームレス化)について)</p> <p>将来像(P53)で鉄道は「市内移動に主要な公共交通機関としての役割を目指す」と言いながら、バスとの連携の視点が欠如している。特に本数の多い沼ノ端での乗り継ぎを便利にすることで苦小牧～沼ノ端間は所要時間では自家用車にも対抗できるはず。基幹バスの乗客が減ると近視眼的にとらえるのではなく、公共交通の利便性を高め、全体の利用者を増やしていこうとすべきでは。</p> <p>西側もJRとバスの結節を行うことで利便性の向上が期待できると思う。JRは糸井～苦小牧間の列車を減便してしまったが、バスとJRを有機的に結び付けて復活させられないか。糸井・錦岡駅での鉄道とバスとの連絡も検討を。</p>	<p>施策⑰「乗り継ぎ利便のためのダイヤ調整」でお示ししておりますように、現状では鉄道のダイヤを踏まえ市内路線バスのダイヤを調整しております。</p> <p>今後、段階的に行うバス路線の再編においては、鉄道やバスなど公共交通機関相互の乗り継ぎがスムーズにできるように、事業者と連携しながら取り組んでまいりたいと考えております。</p>	C
2	1	<p>(<u>原文</u>・整理要約 有・<u>無</u>)</p> <p>(P64 (1)バス路線網の効率化について)</p> <p>賛成です。バスターミナルからほぼ同時刻に数名しか乗っていないバスが団子になって出ていくバスを見ると無駄しか感じられません。</p>	<p>今後のバス路線再編にあたっては、路線の集約化やルート見直し、利用者の実態に合わせた運行本数の調整等を行い、利便性と効率性のバランスを十分考慮しながら取り組んでまいりたいと考えております。</p>	B

3	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P62 施策③決済のキャッシュレス化について)</p> <p>道南バスの PayPay 導入のみではなく、交通系 IC カードの導入補助などを検討していただきたく存じます。</p> <p>例として札幌の職場から苫小牧駅を経由し、宮前町の自宅へと帰る時に札幌市内から苫小牧駅までは1枚のICカードで移動できるのにも関わらず、バスに乗り換える際に現金や他の電子マネーを利用するのは不便に感じます。</p> <p>また同様にフェリー線利用の際も本州と札幌の職場を往来する際に、苫小牧市内のみ他の決済手段利用は不便に感じます。</p> <p>(現状フェリーターミナル方面は中央バス便がある時間帯には中央バスを選んで乗車しています)</p>	<p>交通系 IC カードの導入は、鉄道との乗り換えがより便利になるほか、バスの乗り継ぎ割引にも有効であるため、導入補助を含めてバス事業者と協議し、キャッシュレス化を図ってまいりたいと考えております。</p>	C
4	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P72 沼ノ端駅待合乗継施設の追加的整備について)</p> <p>重要な乗換拠点である沼ノ端駅だが、自由通路の北口には待合用の椅子はなく、吹きさらしの屋外にしかない。</p> <p>バス停設置場所の是正や、静内方面の便について運行表示ディスプレイへの表示をするべきである</p>	<p>沼ノ端駅北口周辺の待合施設整備にあたっては、既存施設又は敷地内での効果的な活用により、快適な待合環境の整備に努めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、運行表示ディスプレイについては、静内方面の便を表示できるように事業者と協議してまいりたいと考えております。</p>	C

5	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P74 (4) 乗り継ぎ利便性の向上について)</p> <p>札幌からの列車若しくは特急列車が到着し、市内西部方面のJR運行がない時間帯には、西部方面への基幹的なバス路線への待ち時間が少なくなる様なバス運行ダイヤへの調整など、バスとJRの乗り継ぎがよりシームレスになれば幸いに存じます。</p> <p>また、早朝・深夜帯の列車と接続が出来るデマンド型運行の乗合タクシーなどがあるとより利便性が向上するかと存じます。</p>	<p>現在、市内路線バスは、鉄道ダイヤを踏まえた調整を行っており、今後も継続してまいります。</p> <p>また、バス路線の再編において、利用実態に合わせた運行本数の調整など利便性向上に努めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、早朝、深夜帯の交通手段確保については、タクシー事業者と協議を行い、新たなデマンド型交通などを含め、検討、協議してまいりたいと考えております。</p>	C
6	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P75 施策⑱公共交通利用講習について)</p> <p>幼児よりも移動が増える小学生のほうが有効であり、対象を見直してはどうか。以前行っていた、小学校にバスを派遣した乗り方教室を計画的に行うべき。</p> <p>小中学生ワンコインバスは、時刻表に掲載されているが周知が足りない。利用促進のため保護者向けの周知など工夫すべきではないか。</p>	<p>「乗り方教室」、「出前授業」は、公共交通への関心を高め利用に繋げるために実施する事業であることから、今後、実施方法を検討し、より効果的な事業となるようにしてまいりたいと考えております。</p> <p>小中学生ワンコインバスについては、事業者と協議の上、周知方法を工夫し、多くの方に認識してもらえるように、更なる周知に努めてまいります。</p>	C
7	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P75 施策⑳バス路線図・時刻表の更新・発行について)</p> <p>バス路線図が分かりにくい。バス内に掲示してあっても役に立っていない。バス停のものも同じ路線図を掲示しているので、まず自分がどこにいるかを探すことから始まる。自分の行きたい停留所などのバスが行くかをとっさに判断するのは無理。色あせて色分けした路線が判別不能なこともある。そのバス停に来るバス路線中心のものが必要。バス路線図は苫小牧に初めて訪れた人も使えることが重要では。先進地のバスマップなどを手本に分かりやすいものを作成してほしい。</p>	<p>バス路線図については、市内路線バス時刻表に掲載しているバスマップの更新を継続していくほか、バスの運行状況等を確認できる「バスロケーションシステム」、「デジタルサイネージ」の活用など、事業者と協議の上、よりわかりやすいものとなるよう取り組んでまいります。</p>	C

8	3	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(P79 施策④「苫小牧駅からフェリーターミナルへのアクセス確保」について)</p> <p>本計画(案)には、「フェリー線」として、苫小牧駅から苫小牧西港フェリーターミナルまでの路線バスが運行し、路線の維持・改善を図り、フェリーターミナルへのアクセスを確保するとの記載のもと、背景とねらいが定義され、「フェリー運航ダイヤに合わせたバス運行が確保されている」と現状の記載、「フェリーの運航時間に合わせたダイヤ調整、フェリーターミナルへの交通手段の確保及び路線の維持・改善を図り、フェリーターミナルへのアクセスを確保する」と目標が記載されている。</p> <p>しかしながら、本年4月1日のダイヤ改正にて、苫小牧駅 20:13 発⇒フェリーターミナル 20:30 着、フェリーターミナル 20:35 発⇒苫小牧駅 20:52 着の「フェリー線」が減便されたため、商船三井フェリー(深夜便) 19:45 入港、川崎近海汽船(シルバーティアラ) 20:15 入港、川崎近海汽船(シルバープリンセス) 21:15 出港が、路線バスによる苫小牧駅とのアクセスが断たれた。</p> <p>当該減便は、前述した目標に相反するものであり、当該減便の復活または代替便の確保により、将来にわたって、苫小牧駅と苫小牧西港フェリーターミナルを結ぶ交通手段の安定的な確保及び路線の維持・改善をお願いしたい。</p>	<p>御意見のとおり、20時台の「フェリー線」が減便されたことから、現状の記載を修正いたします。</p> <p>今後については、フェリーターミナルと苫小牧駅の交通手段確保を図るため、事業者と協議してまいりたいと考えております。</p>	A
---	---	--	---	---

9	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (P81 公共交通利用促進イベントについて)</p> <p>改善が必要。町はずれのアルテンまでわざわざ出かけていく時点で、それなりの意識を持っている人が多いのではないかと。そうでない人にアピールするには、街中で行うとか開催の仕方に工夫が必要では。利用促進という視点では、市内バス全線 100 円の日とか、「乗ってみようかな」という気持ちを持ってもらう事業も大切だと思う。</p>	<p>公共交通利用促進イベントは、「たるまえサンフェスティバル」の開催に合わせて、同じ会場のアルテンで実施しております。</p> <p>今後については、事業者と協議を行い、多くの方に参加していただけるよう、開催場所や周知方法等を工夫してまいります。</p>	C
10	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (鉄道の調査不足について)</p> <p>バスが、P23～41 で (一部はタクシー) で、独自調査もあるのに、鉄道は P19～22 に限られ、全て J R 等からの提供資料だけで書かれている。鉄道を都市間の乗り物としてしか認識しようとしないう「固定観念」が強すぎ、効果的な交通施策の実現に対する阻害要因となっている。</p>	<p>鉄道は、53 ページの「目指す公共交通の将来像」において、「都市間の広域移動だけでなく市内移動についても主要な公共交通機関としての役割を目指す」としてありますことから、市内の重要な交通手段と認識しております。</p> <p>引き続き、鉄道を含め、市内公共交通の充実に努めてまいります。</p>	C
11	2	<p>(原文・整理要約 有・無) (全体をとおして)</p> <p>苫小牧市内を 3 地域に分けてコンパクトシティ的な運用が大事と考える。駅前再開発を基軸に沼ノ端駅を中心に西側は糸井駅付近を中心に検討すべきと思う。J R 北海道とも協力する必要があると考える。循環バスを走らせ J R と接続し、東の方は空港線や都市間バスを利用して中心部を往来する、合理的かつ効率的な路線にし、J R との連携が必要と感じる。コミュニティバスや循環バスの検討が必要。</p>	<p>本計画 (案) においては、54 ページに「バス路線の将来像～将来的に目指すべき姿～」でお示ししておりますように、苫小牧駅を中心拠点とした「東西基幹軸」と、それを補完し市内各拠点と接続する「支線」の 2 つに分類した再編を目指しております。</p> <p>再編にあたっては、ご意見にありましたように重複せず効率的な路線となるよう、事業者と連携しながら取り組んでまいります。</p>	C

12	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (JR、バスについて) JRとバスの両方とも苫小牧横断型である。そこでJRは苫小牧横断型、バスは地域循環型と区別するべきと考えます。</p>	<p>本計画(案)においては、53ページに公共交通機関ごとの目指すべき将来像を記載しております。</p> <p>各公共交通機関の役割を活かし、段階的にバス路線の再編を行ってまいりたいと考えております。再編にあたりましては、鉄道に接続する路線のバスダイヤ調整を継続して行い、利便性向上を図ってまいります。</p>	C
13	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (新駅設置について) JR苫小牧イオン新駅をつくるべきです。人流が変わり公共交通機関を利用する人が増える。市外からのJR利用者が増える。</p>	<p>鉄道新駅の設置については、新型コロナウイルスの影響により、鉄道事業者の経営状況は大変厳しく、現時点で新たな設備投資は難しい状況であると考えております。</p> <p>また、請願駅方式での設置については、他都市の事例を見ますと、地元企業からの要望を受けた自治体と鉄道事業者で、協議・検討を行った上で設置しているところであり、その際には鉄道事業者の費用負担が無く、地元企業と自治体の負担で行っております。</p> <p>新駅設置にあたっては、ホームや駅舎、歩道橋など、様々な鉄道施設の増設や改修を要するため、費用面やその他多くの課題解決が必要であり、駅前広場や道路新設などの投資が伴うため、十分検討をした上で必要性を判断してまいりたいと考えております。</p>	C
14	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (新駅設置について) イオン付近における請願駅方式での新駅設置は、イオン従業員の利用や、千歳線・室蘭線・日高線の3線による広域利用が見込め、維持困難路線の究極の利用促進策になる。</p>	<p>新駅設置にあたっては、ホームや駅舎、歩道橋など、様々な鉄道施設の増設や改修を要するため、費用面やその他多くの課題解決が必要であり、駅前広場や道路新設などの投資が伴うため、十分検討をした上で必要性を判断してまいりたいと考えております。</p>	C
15	1	<p>(原文・整理要約 有・無) (新駅設置について) イオン苫小牧裏の新駅構想について、JR北海道の経営状況が大変厳しい中、現時点では難しいとのことだが、経費を削減した上で実現可能な方法を探るべき。</p> <p>千葉県幕張のイオンでは新駅設置費用の半額をイオンが負担しておりますが、イオンモール苫小牧の場合は幕張新駅に比べ、はるかに廉価での設置が可能と考える。</p>	<p>新駅設置にあたっては、ホームや駅舎、歩道橋など、様々な鉄道施設の増設や改修を要するため、費用面やその他多くの課題解決が必要であり、駅前広場や道路新設などの投資が伴うため、十分検討をした上で必要性を判断してまいりたいと考えております。</p>	C

16	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(「ウトナイ湖」と「ウトナイ団地(高速便)」でのバス停同士の乗継連携の必要性について)</p> <p>ウトナイ付近で、高速便と一般便のバスが快適に乗り継げる様にするべきである。</p> <p>本来は日高道の側道と国道36号線の交点付近に、国交省によるバスタのミニ版「ミニバスタ」を設置し、札幌・新千歳方面、日高方面の各便と、市内便の相互接続を図るべきである。</p>	<p>本計画(案)においては、沼ノ端駅周辺を「複合型生活拠点」と位置付け、重要な乗り継ぎ拠点としております。</p> <p>鉄道やバス、タクシーなど多様な公共交通が繋がる公共交通ターミナルである「バスタ」の整備は、現時点で計画していませんが、乗り継ぎ利便性の向上は重要であると認識しており、今後のバス路線再編にあたっては、高速便や日高方面と市内便との乗り継ぎも踏まえたダイヤ調整に努めてまいりたいと考えております。</p>	C
17	1	<p>(原文・整理要約 有・無)</p> <p>(鉄道の快適性維持のための具体項目について)</p> <p>苫小牧駅や他の市内駅(沼ノ端・青葉・糸井・錦岡等)において、快適な待合の実現のため、駅舎の改築時には市の施設と合築の駅舎を検討し、駅の隣接地に待合にも使える施設(もしくはコンビニエンスストア)の設置を検討すべきである。</p> <p>また各駅でレンタサイクルの貸し出しを検討し、駅勢圏を拡大するべきである。</p>	<p>駅での待合については、事業者と協議し、快適な待合環境の確保に努めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、苫小牧駅周辺でのレンタサイクルについては、苫小牧観光協会にて実施しております。その他の駅での貸出については、現時点で実施の予定はございませんが、まずは他市の事例等を確認してまいりたいと考えております。</p>	C

反映区分	提出された意見の反映状況
A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見との趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等

「原文」とは、提出者の氏名、連絡先等を除いた提出された意見そのものであり、整理、要約、削除等をしていないものをいいます。担当課において、原文の備付けや閲覧による対応が必要となります。「整理要約」とは、提出者の氏名、連絡先等を除いた提出された意見を整理、要約、削除等をしたものをいいます。

なお、「原文」・「整理要約」のいずれの場合であっても、第三者の利益を害するおそれがあるとき(個人のプライバシーに係る事項、企業秘密等)や、その他正当な理由があるとき(提出意見を公にすることにより公益上の支障があるとき等)は、その部分について除くことができます。