

「徳島県地域公共交通計画（案）」に係るパブリックコメントの実施結果について

令和４年３月２５日（金）から令和４年４月２５日（月）まで「徳島県地域公共交通計画（案）」に係る意見募集を行ったところ、５名の方から２５件のご意見・ご提案等をいただきました。ご意見・ご提案等に対する協議会の考え方は次のとおりです。

No	ご意見・ご提言等	ご意見・ご提案に対する協議会の考え方
1	人口減少に加えコロナ禍の中、公共交通の見直しは避けられません。放置しては、税金の垂れ流しにつながるでしょう。一方で交通機関の削減は住民の反発も想定され、難しい中、そのような中、具体的な数値目標を設定した点を評価します。	計画(案)では、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向け、県民の皆様には地域公共交通の置かれている現状を認識いただき、自らが交通サービスを使って支えていくという意識を持っていただくため、利用啓発イベントの開催やマイレール・マイバス意識の醸成に取り組んでいくこととしています。
2	都市部においては現状を維持し、都市部から離れた交通網が少ない地域においてはもう少し交通網を発達させる必要があると思う。なぜなら、そういった地域に住む人は、基本車を主に使っているはずだが高齢者が車を運転するのは危ない。現に、他都道府県においても高齢者ドライバーによる事故は連日報道されているのを目にする。また、免許取りたての若者についても事故を起こしかねない。そこで、バスや列車の便が増える、新路線の開拓をすることによって、そういった事故を少しでも減らすことができるのではないだろうか。また、私は本籍は徳島市に置いているが現在は、地域政策について学ぶため県外の大学に進学している。こういった県外に出た本籍が徳島の間が帰ってきやすい交通政策の一つの課題であると思う。県外に流出した徳島県民が帰ってきやすい交通政策を行うことによって、徳島県の人口減少を食い止めることができるのではないかと思う。長々と書いたが、まとめると地域に住む市民を誰一人取り残さないような交通政策を行うことが大事だと思う。頑張ってください。遠くからではありますが、応援しています。	計画(案)では、「県内の様々な地域において、最適化された多様な移動手段が連携し、利便性向上と利用促進が生みだす、持続可能な公共交通ネットワークの実現」を基本方針として、「公共交通の最適化」「利便性の向上」「利用促進」を目標に、関係者の役割分担と連携のもと各事業に取り組んでいくこととしています。
3	時々公共交通機関を利用しますが、キャッシュレス決済があれば便利だなと思います。すぐでなくてもよいので、キャッシュレス決済が進むよう考えていただきたいです。	計画(案)では、公共交通の利便性の向上として、関係者の役割分担と連携のもと、キャッシュレス決済サービスの導入を検討することとしています。
4	バス事業者及び自治体バスの経営持続・負担軽減に向け、都市部ですら進むバスの小型化助成と徳島と同レベルの都道府県でも必須となっている交通系カードでの支払いシステムの導入助成（高額というが県内コンビニでも既に利用可能。簡易型の機会も近年開発済）	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、「モーダルミックスの推進」や「新たな運行形態の導入」により、需要規模に応じた交通モードの転換をはじめ、効率的な運行による公共交通ネットワークの最適化を推進することとしています。 また、交通系ＩＣカードをはじめとするキャッシュレス決済サービスの導入を検討することとしています。

No	ご意見・ご提言等	ご意見・ご提案に対する協議会の考え方
5	徳島県が地域公共交通機関におけるＩＣＴの情報通信技術を活用しての近代化の推進を行う。 ※ 公共交通系ＩＣＴカードの普及促進 ※ ＪＲの各駅に自動改札機の設置 ※ バスの接近表示システム、バス・ロケーションシステム、都市型新バスシステム（バス接近表示器・シェルターつき停留所）の設置	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、交通系ＩＣカードをはじめとするキャッシュレス決済サービス導入の検討や乗り継ぎに関する情報提供の充実に取り組んでいくこととしています。 なお、バス・ロケーションシステムについては、平成２９年４月から導入しており、徳島駅前や鳴門駅、南小松島駅といった乗り継ぎ拠点でのデジタルサイネージによる情報提供にも務めています。
6	徳島県がトランジット・センターの設置によつて、鉄道とバスとの乗り換えの利便性の向上を行う。	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、ＪＲ主要駅や公共施設、大規模ショッピングセンター、医療機関等を拠点として、乗り継ぎを前提とした効率的なネットワークを構築し、シームレスに移動できる仕組みの構築や交通結節点の環境整備等により、利便性を向上することとしています。
7	駅を基点とした鉄道・バスの接点化推進のため、駅前のロータリー化と既存駅舎待合環境改善、バス停上屋やベンチの設置	
8	バス利用者を増やすにはバス停の環境改善が必須の為、道の駅乗り入れや、利用者が多かったり交通接点となっているバス停には高速バス待合に見られるような建物を設置。 その他、バス停整備を事業者や自治体だけで行うのではなく広告媒体の事業者を導入し広告とベンチや屋根の整備を行なっていく。	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、ＪＲ主要駅や公共施設、大規模ショッピングセンター、医療機関等を拠点として、乗り継ぎを前提とした効率的なネットワークを構築し、シームレスに移動できる仕組みの構築や交通結節点の環境整備等により、利便性を向上することとしています。 交通施設を利用した広告は、すでに取り組んでいるところですが、多くの事業者にご活用いただけるよう公共交通の利用促進に努めて参ります。
9	徳島県がＪＲ四国と一体となつて、ＪＲ四国の「かいてーき」＋特急むろと号（１号・２号）、特急剣山号（２号・７号・９号）の通勤特急化による組み合わせで、自動車通勤をなくする。 ※ 全国のＪＲの通勤特急の例 通勤特急湘南号（小田原⇄東京・新宿）、通勤特急はちおうじ号（八王子⇄東京）、通勤特急おうめ号（青梅⇄東京）、通勤特急ときわ号（勝田・土浦⇄品川）、通勤特急 びわこエクスプレス号（米原⇄大阪）、通勤特急らくらくはりま号（姫路⇄新大阪）	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、駐車場や駐輪場を整備し、バスや鉄道を利用しやすい環境整備とともに、パークアンドライドを推進することとしています。
10	徳島県がＪＲ四国と一体となつて、パーク＆ライドの普及促進を行う。	

No	ご意見・ご提言等	ご意見・ご提案に対する協議会の考え方
11	徳島県が徳島県地域公共交通計画にＪＲ牟岐線の新駅「幸町・さいわいちょう」（仮称）の開業を明記する。	計画(案)では、都市計画区域マスタープランといった「まちづくりとの連携」も視点に入れ、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指すこととしており、今後、鉄道の新駅や新線が整備されることになれば、必要に応じて計画を見直して参ります。 鉄道路線を維持していくためには、利用を増やすことが不可欠であることから、徳島県では、鉄道事業者や徳島市と連携し、ＪＲ牟岐線への新駅整備について検討を進めているところです。 いただいたご意見は関係機関と共有させていただきます。
12	徳島県がＪＲ四国と協議調整して徳島県のＪＲ四国の各路線に新駅を開業して鉄道利用者の利便性の向上を図る。 ※ ＪＲ東海道線のＪＲ村岡新駅(開業日未定)、ＪＲ京葉線のＪＲ幕張豊砂駅(令和３年３月開業・イオンモール幕張新都心店と直結)、ＪＲ貨物の東海道線支線のＪＲうめきた大阪地下駅(令和５年３月開業・ＪＲ大阪地上駅と連絡通路で直結並びにグランフロント大阪と直結)	
13	近年の宅地化や商業施設を鑑み新駅設置や既存駅の近隣への移動等も検討する(佐古～吉成間の田宮街道近くに新駅、府中～石井間の環状線付近に新駅、中田駅を５５号バイパス近くへ移転、羽ノ浦駅を春日野団地近くへ移転等)	
14	鉄道の上下分離(運営とインフラ)を行ない自治体が既存鉄道の線路や駅舎の維持管理・整備を行なう事の検討。実験として鳴門線で実施し、駅舎の更新や高架化、高速バスターミナルまでの延伸を推進(延伸する事で高速バス利用者がスムーズに乗り換え・競艇場需要も取り込み)	
15	フェリーについて東京・九州路線と和歌山路線が離れており、利用者にはわかりづらく船舶間の乗り換えも不便であることからマリニピア側にて本県の海の玄関となるようなフェリーターミナルの整備を県が行ない一本化させ、バスとの乗り継ぎも容易にさせる。また徳島駅前発着の高速バスをマリニピア発着、あるいは経由、あるいは県南発着の高速バスのマリニピア経由(高速道インターもある事から)とすることで東京・九州・和歌山から徳島港より高速バス乗り換えにて四国各地あるいは県南にいく事ができるようにする。	港湾計画にかかるご意見として、関係機関と共有させていただきます。 なお、計画(案)では、都市計画区域マスタープランといった「まちづくりとの連携」も視点に入れ、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指すこととしており、今後、必要に応じて計画を見直して参ります。

No	ご意見・ご提言等	ご意見・ご提案に対する協議会の考え方
16	東部都市圏鉄道4路線（高德・徳島・牟岐・鳴門）の各都市圏近郊の駅では未だ駅周辺が田畑や荒地、道路整備も遅れた場所が多々見られ勿体ない状況が今日まで続いている事からこうしたエリアの近郊駅周辺の都市計画化、区画整理、宅地化誘導、公共施設や公園、学校、病院の誘導を行ない鉄道利用促進を行なう。	まちづくりにかかるご意見として、関係機関と共有させていただきます。 なお、計画(案)では、都市計画区域マスタープランといった「まちづくりとの連携」も視点に入れ、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指すこととしており、今後、必要に応じて計画を見直して参ります。
17	J R九州や西日本、その他私鉄でも見られるように駅舎自身の観光的魅力を高める（例：肥薩オレンジ鉄道・阿久根駅）DMV導入に伴い全国から鉄道ファンという観光客が県内の最南端まで実際に来るようになっており実験例として鳴門駅・阿波池田駅・鴨島駅・牟岐駅等にデザイナーを取り入れて内外装の更新を行なう。	地域振興にかかるご意見として、関係機関と共有させていただきます。 なお、計画(案)では、都市計画区域マスタープランといった「まちづくりとの連携」も視点に入れ、持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指すこととしており、今後、必要に応じて計画を見直して参ります。
18	徳島県がJ R四国に徳島県内のJ R各在来線に近畿車輛製造の非電化路線用バッテリー電車の「Smart BEST」の車両の導入を要望する。	計画(案)では、関係者の役割分担と連携のもと、公共交通の利用促進として、車両自体が観光資源となるDMVや環境配慮型車両の導入を促進することとしています。 いただいたご意見は関係機関と共有させていただきます。
19	徳島県の後押しで、東亜合成の東亜合成徳島水素燃料ステーションを利活用して、J R四国がJ R東日本の水素燃料ハイブリッド気動車の「FVE-991」（愛称 HYBARI）が導入できるようにする。	
20	徳島県がJ R T T鉄道建設・運輸施設整備支援機構の支援を得て、J R徳島線及びJ R牟岐線の鉄道高速化事業を行って、J R四国がJ R徳島線及びJ R牟岐線にJ R四国の2600型の空気ばね式ディーゼル気動車の特急車両が導入できるようにする。併せて、J R牟岐線及びJ R高德線の牟岐⇄高松間に、J R四国の特急むろと号が2600型の空気ばね式ディーゼル気動車に置き換わることで直通営業運転ができるようにする。	計画(案)では、モーダルミックスの推進に向けて、関係者の役割分担と連携のもと、鉄道とバスの乗り継ぎ待ち時間が少ないダイヤ設定・調整を行っていくこととしています。 なお、J R四国では、徳島線、牟岐線、高德線、鳴門線の都市圏域でパターンダイヤを導入し、徳島駅での直通営業や待ち時間の短縮など利用しやすいダイヤ設定に務めているところです。 いただいたご意見は関係機関と共有させていただきます。
21	鉄道事業者と並行する幹線系統バスを廃止し、各鉄道駅舎を拠点としたループ型バス路線化の推進。（モデル地区として鳴門・藍住・北島・石井・小松島・吉野川市・阿南※人口の多い主要市町村を先行実施する事でライフスタイルの変化や交通事業者の経営早期改善）	計画(案)では、鉄道とバス、バスとバスによる並行、重複路線の解消や駅等を中心とした乗り継ぎネットワークの構築により、モーダルミックスを推進していくこととしています。

No	ご意見・ご提言等	ご意見・ご提案に対する協議会の考え方
22	鳴門・牟岐・阿南等の渡船も計画に盛り込み、離島住民の負担軽減（特に伊島は高い）や瀬戸内で見られる船待合所や船自身の内外装を近代化・アート化する事で観光客利用も促進する。また、こうした待合所付近のバス停や駅、幹線道路の整備。駐車場・駐輪場・案内表記の整備。また津田～末広、末広～万代ふ頭の渡船があれば若者や年配者に便利では？	計画（案）では、関係者の役割分担と連携のもと、多様な交通資源を総動員し、既存の公共交通機関の持つポテンシャルを最大限発揮させ、地域の実情に応じた移動手段を確保することとしています。 域内交通の具体的な計画については、市町村において検討すべきものでありますので、いただいたご意見は関係機関と共有させていただきます。
23	高齢者の免許返上とセットで65歳以上の県民を対象とした公共交通（主に県内の鉄道・バスに限る）利用の助成や、月額一定額の支払いで1か月フリーパスとなるような制度を設けるべき。	計画(案)では、利用促進を図るため、関係者の役割分担と連携のもと、鉄道やバスなど異なる交通機関で利用できるフリー乗車券や企画乗車券を導入していくこととしています。 免許返納をはじめ高齢者に対する利用助成については、福祉施策として交通事業者や市町村において取り組んでおり、いただいたご意見は関係機関と共有させていただきます。
24	徳島県が美馬市脇町拝原のことでんバス株式会社徳島営業所(旧徳島西部交通株式会社)に、JR穴吹駅－JR高松駅線の運行再開を働きかけて、高松市からの脇町うだつの町並みの観光振興を行う。	観光振興にかかるご意見として、関係機関と共有させていただきます。
25	徳島県が財務省(四国財務局を含む。)・国税庁・国土交通省(四国運輸局を含む。)と協議調整して、徳島県が単独且つ独自に地域公共交通輸送機関の存続のために「地域公共交通税」を導入する。 ※具体的には、現在の国税並びに地方税の所得税，県民税，市町村税，自動車税，自動車重量税，軽自動車税，揮発油税，軽油取引税の各それぞれの税金に上乗せ(超過課税方式)を行い、地域公共交通輸送機関(鉄道並びに路線バス)の存続の財源の原資に充てる。	計画(案)では、成果指標に掲げているとおり「利用者数」を増やし「事業収支」を改善させ、「公的資金投入額」を減らすことを目標に、関係者の役割分担と連携のもと「モーダルミックスの推進」や「つなぐ仕組みの構築」などの事業を推進し、持続可能な公共交通ネットワークの実現（乗って維持）することとしています。 公共交通の利用促進には、県民の皆様のご理解が必要不可欠となりますので、利用啓発イベントや地域住民活動への支援、各種情報発信などにより「地域で支える意識の醸成」に取り組むこととしています。