

市民意見募集(パブリックコメント)結果

「和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略(案)」に対するご意見を募集した結果、34件のご意見をいただきましたので、次のとおり公表します。

■募集案件の概要

募集案件	和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略(案)
受付期間	平成31年1月11日～平成31年2月10日
ご意見の件数	7名・34件

■ご意見の概要と市の考え方

No	ご意見の概要	市の考え方
1	<p>①30の施策は、2019年度から2023年度の5年間で実施する計画のようであるが、難易度の異なる施策を限られた予算、リソースの中で、同時並行して進行させ、完了させることは容易ではない。必ず5年間で達成する必要のある重要なものを10程度ピックアップして、必ず遂行する最重点課題として選定すべきである。また、実施時期についても短期・中期・長期の区分はあるものの、重要度に区分はない。重要度についてもA～Dの4区分にランク付けして、優先順位を明確にすべきである。</p> <p>②30の施策を5年間で実施するにあたり、各年度及び5年間の総額で職員の人件費を除き、どれくらいのお金をかける計画であるのか。推定金額を明確に提示すべきである。</p>	<p>①計画書の2ページの1～3 計画期間に記載しているとおり、公共交通網の形成には、一定の時間を掛けて取り組む必要があるため、方針や施策については、10年以上の期間を見据えて、取り組んでいくべき内容も整理しています。</p> <p>最重点課題や重要度のランク付けについては、検討もしましたが、どれも和歌山市にとって重要度が高いものであるため、優先順位を掲載しておりません。</p> <p>②計画内容を実行する上での予算規模については、計画内容を具体的に実行するプログラムがまだ、決まっていない状態であり、明確な根拠に基づく数値とすることが困難であるため、掲載は差し控えさせていただきたいと考えています。</p>

2	<p>公共交通網の将来における地域拠点の捉え方を見直してほしい。地域拠点は、現在実施中の第5次長期総合計画と同一であり、整合性はあるものの、現状の市内の公共交通の実態とはかけ離れている。例えば、鉄道駅である六十谷駅、紀の川駅と既存バス路線のバス停はあまりにも離れていて、現時点では一体となった交通ルートとなっているとは言い難い。加太駅、八幡前駅、布施屋駅、吉礼駅、宮前駅、紀三井寺駅に至っては、既存のバス路線すら存在しません。</p> <p>計画書の79ページの5-1において、異なるモード間の乗り継ぎ環境整備の検討が挙げられているが、具体的にどこでどのような整備を行うのかが明確になっていません。また、市内をバス移動する場合の結節点となる三木町新通、公園前、市役所前のバス停の活用が乗り換え利用のためのダイヤ設定ぐらいしか考慮されていない。バスは路線や運賃体系も含めて抜本的に見直すべきである。</p> <p>長期総合計画における地域拠点を考慮しつつも、抜本的に交通網の形成、利便性の向上、公共交通の存在価値の向上を念頭において、別に考慮し、策定するべきであるので、改善を求めたい。</p>	<p>地域拠点については、第5次長期総合計画や立地適正化計画に基づいています。加太駅、紀三井寺駅については駅に直結する地域内交通を既に導入しておりますが、ご指摘の鉄道駅については、アクセス道路の整備や車両待機スペースの確保等の課題はありますが、拠点へつながる地域内交通等について検討していきたいと考えています。</p> <p>異なるモード間の乗り継ぎ環境整備については、ハード面での整備だけではなく、98、99ページ（パブリックコメント時：97ページ）の⑩-1、⑩-2といった施策と連携しながら進めていきたいと考えています。</p> <p>また、バス路線の見直しについては、バスロケーションシステムや交通系ICカードの導入が進み、利用者データ等を分析したうえで検討していきたいと考えています。</p>
3	<p>目標と指標について</p> <p>①中心市街地の小売店売上高7,302千万円／年、地域拠点周辺の小売店売上高5,186千万円／年と設定されているが、車社会が進展している本市においては、全てのお客様が自家用車で買い物に来店して数字を達成できたとしても、公共交通戦略が成功したこととなるのでおかしいのではないかと。</p> <p>②市内の宿泊客数が約1,080,000人と</p>	<p>①都市・地域総合交通戦略は、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携を図ることを目指しており、各モードを上手く連携させることで、中心市街地や地域拠点に今より人を多く集め、まちの賑わい創出することを目的としているので、まちが賑わうことにより、小売店の売上高にも貢献するのではないかと考えています。また、目標値として、公共交通の一日平均利用者割合を設定し、今後の取り組みにより、自動車から公共交通へ移動手段を転換し、過度な自動車依存からの脱却を図っていききたいと考えています。</p> <p>②市民だけでなく来訪者の移動手段を確保し</p>

	<p>目標設定されているが、他府県及び海外からのお客様にとって、公共交通網の充実が来訪者のモチベーションとなるとは、少し考えづらい。観光戦略の成果を交通戦略で評価するのはおかしい。</p> <p>③目標数値は、和歌山駅、和歌山市駅及び地域拠点の駅での乗降人員の増加数を充てるべきであるし、和歌山市内の各鉄道路線の輸送人員及び和歌山バスの和歌山駅～和歌山市駅間、和歌山駅～和歌山大学前駅間、和歌山駅～和歌浦口間、和歌山駅～マリーナシティ間の輸送人員の増加数こそが、設定すべき評価指標にふさわしいのではないのか。</p> <p>④各路線における地元乗客の顧客満足度の向上と観光客からの公共交通に対する評価の向上も評価指標として追加してほしい。</p>	<p>たいと考えており、本来であれば、観光客の公共交通の利用者数を目標値としたかったのですが、数値の把握が困難であったため、現在の目標値としております。</p> <p>公共交通を活かした観光客向けのパッケージ商品を充実させ、観光客を誘致できるような魅力的なコンテンツを揃えていくことによって、観光客誘致に貢献することになるのではないかと考えています。</p> <p>③目標値として、中心市街地の駅、バス停の利用者数を設定しておりますので、和歌山駅、和歌山市駅が含まれております。地域拠点の駅での利用者数については、まずは、基幹区間を充実させ、その後、地域拠点の目標及び指標を設定していきたいと考えています。71、72ページ（パブリックコメント時：70、71ページ）で「基幹路線や中心部基幹区間の設定」をしており、指標としましては、基幹公共交通として設定した区間の利用者数を設定しております。このことから、ご指摘の区間が指標に含まれていると考えています。</p> <p>また、計画の目標と指標については、PDCAの考え方に基つき、毎年度取り組みを確認し、見直しつつ展開していきます。</p> <p>④公共交通の満足度については、現在の案でも指標としております。観光客からの公共交通に対する評価の向上の指標については、毎年、別途アンケート調査を実施する必要があり、継続的な指標にし難いと考え、指標から外しております。</p>
4	<p>①高齢者や身体障害者に対する配慮が足りないように感じる。具体的なサポートとしては、施策⑱の鉄道、バス、タクシーのバリアフリー化の推進のみである。本市の高齢化率は非常に高く、高齢化の進展により運転免許証の返納も増加している。また、ねりんピックやワールドマスターズゲームズ2021関西の開催も控えているが、他都市からの来訪者にとって公</p>	<p>①ご指摘のとおり、バリアフリー化の推進は重要な施策であると考えており、第3次和歌山市地域福祉計画にあるユニバーサルデザインのまちづくりに向けて福祉の部署とも連携しながら、計画を進めていきたいと考えています。</p>

	<p>公共交通は主要な移動手段であるので、ユニバーサルデザイン的な考え方をもっと取り入れてほしい。</p> <p>②和歌山市の福祉の部署では、障害啓発のポスターコンクールを毎年度実施しており、そのテーマの一つは3年連続してヘルプマークの推進や啓発である。ヘルプマークが最も効果を発揮するのは公共交通機関であり、和歌山市も積極的に推進しているにも関わらず、計画書にヘルプマークの文言すら存在しない。福祉の部署とも連携し、他都市の事例を研究し、ユニバーサルデザイン的な配慮のある計画にしてほしい。</p>	<p>②ヘルプマークの推進については、公共交通の情報提供において連携を図っていくべきものと考えますので、97ページ（パブリックコメント時：96ページ）：施策⑮公共交通に関する分かりやすい情報提供に追記します。</p>
5	<p>市民生活に直結する重大問題にも関わらず、ほとんどの市民の意見や考えが反映されていないと思うので、2018年度内の成立にこだわらず、2019年度に多数の市民の意見を取り入れて、直すべきところは直してから成立させた方がいいのではないかと。</p> <p>計画書策定のための手引きでは地域住民の意見を吸い上げる手段として、住民参加のワークショップの開催や作成を審議する協議会への住民参加、パブリックコメントの実施の3点セットを指導しているが、ワークショップは実施されておらず、協議会へも市民として各種団体から役員が3人参加されているのみであるので、市民の意見が十分に反映されていないのではないかと。</p>	<p>計画全体としてのワークショップは開催していませんが、協議会の委員には市民の代表の方に参加していただいております。平成27年度には、和歌山市の公共交通の利用状況調査として市民アンケート調査を行い、日常生活における移動、公共交通（主にバス）に関する認識などの現状を把握するとともに、バス利用の条件といった市民ニーズなどについても調査し、その調査を基に地域公共交通の現状や問題点から課題を整理し、各委員の皆様と議論を深め、計画書を作成しております。</p> <p>また、今回のパブリックコメントにより、市民の皆様から頂いた意見も反映しておりますので、市民の方の意見は一定程度、反映されていると考えています。今後、さらに、市民の方々の意見を反映させるため、具体的に施策を実施する場合には、必要に応じて、ワークショップ等を実施していきたいと考えています。</p>
6	<p>①現在の交通インフラを活用し、南海電鉄加太線、JR紀勢線（和歌山市駅～和歌山駅）、和歌山電鐵貴志川線、JR和歌山線の相互乗り入れを進めてほしい。</p> <p>②JR和歌山線の和歌山駅～田井ノ瀬駅の間</p>	<p>①81ページ（パブリックコメント時：80ページ）に掲載しているとおり、それぞれの路線の移動需要を踏まえ、事業者による設備や運用方法の相違など技術的な課題を整理した上で、和歌山駅及び和歌山市駅における乗り入れや、入線ホーム変更による同一ホーム乗り換えなど乗り継ぎのシームレス化に向けた手法を検</p>

	<p>地点に新駅を設置してほしい。</p>	<p>討していきます。</p> <p>② J R 和歌山駅と田井ノ瀬駅間への駅の設置については、利用者の需要見込みや設置費用等による採算性の検証、新駅の設置場所を含めた周辺地区の状況など、十分検証のうえ、事業者が判断するものと考えられるため、引き続き、事業者の今後の動向を注視したいと考えています。</p>
7	<p>公共交通機関利用には、啓蒙活動、公共交通機関利用促進、課題共通認識が必要です。現状では、公共交通機関は他人事で、実情が共有化されていないように感じます。</p> <p>①和歌山市内の公共機関や事業所が、率先して公共交通機関を通勤や通学に利用する。</p> <p>②ノーマイカーデーを月に一度設定し、積極的な促進をしたらどうか。</p> <p>③パーク＆ライド、フリッジパーキングを積極的に推進したらどうか。</p>	<p>①、②本市においては、市職員が率先して、公共交通の維持や地球温暖化対策などに取り組むため、職員を対象に毎月第2水曜日を「エコ通勤促進日」と定め、マイカー通勤の自粛に取り組んでいます。また、和歌山県においては、和歌山県ノーマイカーデー運動推進協議会により、毎月20日をノーマイカーデーと定め、自家用車による通勤を見直し、公共交通機関や自転車等への転換を促すノーマイカーデー運動を推進していますので、引き続き、各事業所や学校に公共交通の利用を促進していきたいと思います。</p> <p>③本市が中心となり、道路管理者や交通事業者、沿道店舗等と連携しながら進めて参ります。</p>
8	<p>有功地区のニュータウンは、交通手段がなく、高齢になっても車を離せずに運転をし続ける方が多い。地域バスを走らせるほど、利用者は増えることはないと思うので、タクシー会社と和歌山市が契約し、高齢者は元気70パスのように100円で利用できるようにすればいいのではないかと。</p> <p>六十谷駅の近くの高齢者でも駅を利用するのではなく、地域バスかデマンド型乗合タクシーで直接、ぶらくり丁へ行くことができるようにしてほしい。</p>	<p>公共交通不便地域に対する移動手段としては、地域の人口密度や移動ニーズ、地域資源の状況等の現状を踏まえ、地域の皆様と話をしながら、既存事業者に配慮しつつ、より多角的な連携や運行を検討していきます。</p>

9	<p>まちなかへの主たる移動手段は、自転車ですが、現状、和歌山市の公共交通の不便さは否めません。しかし、今回の交通網形成計画及び交通戦略には大きな期待を持っています。</p> <p>主たる移動手段が自動車の方々も鉄道とバスの乗り継ぎ等公共交通が便利だと分かれば、公共交通利用に転換することも可能だと思います。通勤者が公共交通利用に転換することが重要だと思います。</p> <p>書かれている計画を絵に描いた餅にせず、5年後の目標値に達するよう一年、一年、市民に見える形で取組を進めていただくことを望んでいます。</p>	<p>公共交通の維持活性化のために、ネットワークの構築や、使いやすさの向上とあわせて、市民の方や地域との連携を深め、市民、民間事業所、交通事業者、行政等の役割分担と協働により、各主体の公共交通に対する意識を高めていきたいと考えています。また、今後、協議会において、PDCAの考え方にに基づき、毎年度取り組みや目標値を確認していきますので、各施策を実施することが適切でない状況が発生した場合や具体的に事業を実施することになれば、ワークショップ等を実施し、施策等の見直しを検討していきます。</p>
10	<p>夜間のバスの本数を増やしてほしい。</p>	<p>77ページ(パブリックコメント時:76ページ)に掲載しているように、終電にあわせて帰宅する需要へ対応していく方法について、検討していきます。</p>
11	<p>交通系ICカードをバスで利用できるようにしてほしい。</p>	<p>交通系ICカード(全国主要エリアで利用可能なKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、はやかけん、nimoca)のバスでの利用については、2020年の導入に向けて、国、和歌山県、バス事業者とともに調整しているところです。</p>
12	<p>和歌山バスの経営実態を詳しく市民に公開してほしい。</p>	<p>経営状況を公開することは、市の判断によるものではなく、交通事業者の判断になります。</p>
13	<p>病院、コミュニティセンター、大型商業施設等へスムーズに移動できるように市内全域で地域内を巡回するバスを運行してほしい。</p>	<p>まずは、42ページに掲載している公共交通不便地域やバス路線の廃止がある地域を中心に、地域拠点につなぐ移動手段を確保していきたいと考えています。公共交通不便地域においては、地域の人口密度や移動ニーズ、地域資源の状況等の現状を踏まえ、地域の皆様と話をしながら、既存事業者に配慮しつつ、より多角的な連携や運行を検討していきます。</p>
14	<p>市内では朝夕に交通渋滞が発生しているので、まずは、市内の周辺部から県庁や市役所への直行便を運行してはどうか。</p>	<p>平成30年4月2日から平日朝ラッシュ時間帯の27系統JR和歌山駅発県庁前行きについて、速達性の向上、遅延や混雑の緩和を目</p>

		指して、新内～三木町新通間を通過し、公園前と市役所前を降車専用とする急行系統を和歌山バス株式会社が運行しております。
15	バスの混雑の偏りが大きいので、昼間の利用客が増えるよう、路線や運賃を見直した方がよい。	現在、10時から16時（降車時）の間に、普通カードより割引が大きい昼間バスカードを和歌山バスで販売しております。今後、昼間の利用者を増加させるために何が必要かをバス事業者とともに検討してまいります。
16	和歌山バスは、お盆の期間に特別なダイヤを設定しないでほしい。	バス事業者が、お盆の期間に特別なダイヤを設定するのは、お盆休みになっている企業が多く、平日ダイヤだと輸送力が過剰になってしまうことがあります。今後、需要と供給に応じて、バス事業者と検討していきます。
17	六十谷駅、紀三井寺駅、高松のバス停等の地域拠点を交通の拠点となるように整備を進めていってほしい。また、異なる交通モードの乗り継ぎや乗り換えがスムーズになるように指導してほしい。	施策の⑤「各交通事業者間のシームレスな乗り継ぎ環境の確保」や⑫「路線間の乗り継ぎ環境の確保」等に記載しているとおり、取り組んでいきます。
18	バスまつりの開催やミステリーバスツアー等のイベントを行い市民に公共交通への関心を持たせるようにしてほしい。	施策の⑳-3「市民がまちと交通について考えて体験するイベントの実施」に掲載しているとおり、地域団体や交通事業者等と連携して取り組んでいきます。
19	年に1度は市報わかやまと同時に全戸へ鉄道とバスの時刻表を配布し、公共交通の利用促進に努めてほしい。	市の基本的な方針としまして、全戸に配布するような情報は、原則として市報わかやまに掲載することになっています。しかし、市報わかやまのスペースの都合上、鉄道及びバスの時刻表を全て掲載することが困難です。 現在、元気70パスの配布時に、公共交通情報マップ（wap+（ワップ プラス））を紹介しておりますが、今後も利用促進の方法については、交通事業者、企業、大学、地域団体等とともに検討していきます。
20	年始の絵馬のバスチケットは、一般利用が多いと思われるので、四季に応じて行ってはどうか。	年始の絵馬のバスチケットについては、好評であると聞いており、利用促進の一つの手段であると考えています。四季に応じて行うことについては、絵馬の在庫等の問題もありますので、バス事業者とともに検討していきます。

21	観光客が和歌山城周辺に自家用車を駐車したままで、和歌山市全域を観光しやすいように、和歌山城をベースにした観光巡回バスを運行してはどうか。	観光地の回遊性を向上させるために交通事業者や観光協会とも連携しながら、観光地のアクセス性や価値を高めていきます。
22	行政が計画を遂行していく上で、強い意志と明確なビジョンを持つべきである。	本計画を着実に進めて参りたいと思います。
23	交通系 IC カードの導入が記載されているが、最優先事項だと思う。	交通系 IC カード(全国主要エリアで利用可能なKitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、はやかけん、nimoca)のバスでの利用については、2020年の導入に向けて、国、和歌山県、バス事業者とともに調整しているところです。 他の交通系 IC カードを利用できない公共交通機関でも導入に向けて働きかけていきたいと考えています。
24	各拠点間の交流も進めてほしいが、まず、和歌山市駅と和歌山駅を結ぶネットワークが分かりづらいので、専用ラッピングのシャトルバスを走らせるのがよいのではないか。また、市内には鉄道駅が多くあるが、鉄道駅からの移動手段が乏しいので、鉄道のダイヤに合わせたバスのダイヤを設定してはどうか。	施策の⑭-1「基幹路線や中心部基幹区間の名称、ナンバリング、カラーリング等の整理や見直し」、施策⑤-1「異なるモード間の乗り継ぎ環境整備の検討」のとおり、交通事業者と連携しながら取り組んでいきたいと思います。
25	各拠点を結ぶような観光タクシーのような気軽に乗れる路線開発に努めていただきたい。	タクシー等を活用し、分散する観光資源を効率的に巡ることができるパッケージ商品の販売についても検討していきます。
26	終電や終バスの時間を遅くすることで、和歌山駅や和歌山市駅周辺の飲食店等を利用する方が増え、駅周辺の活気が増すと思う。	77ページ(パブリックコメント時:76ページ)に掲載しているように、終電にあわせて帰宅する需要へ対応していく方法について、検討していきます。
27	中心市街地の駐車場は、増えてはきているが、多いとは思っていない。点在している駐車場を適正に配置し、ウェブ上で駐車場マップを充実させることで、中心市街地の活性化に寄与していくのではないか。	中心市街地においては、点在するコインパーキングがまちの魅力を低下させるとともに、歩行者が安心、安全に回遊できない状況にあるので、駐車場法特例制度により、市営の駐車場をフリンジパーキングとして活用し、中心部への自動車流入を抑制し、高質な歩行者空間の創出を図るため、駐車場の配置適正化を推進していきます。

28	<p>計画策定の「基本理念」として、公共交通を社会インフラとして位置付け、確保するという観点が必要ではないでしょうか。</p>	<p>今後、多極連携型のコンパクトなまちづくりの実現と持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けた総合的な交通施策を推進していくため、それぞれの交通機関の役割や、住民や行政も含めた連携方策も明確にしながら、実態に合わせたバス路線の再編を進めていく必要性が高まっており、公共交通が社会インフラとして非常に重要であると考えております。</p>
29	<p>「すべての人が使いやすい公共交通」という文言が「基本理念」や「計画の進め方」等各項に記載されていますが、障害者や高齢者の移動の確保について欠落しているように思われます。具体的な取組施策を加えるべきではないでしょうか。</p>	<p>施策⑩-2において、福祉の関連の施策として、介護保険制度の枠組みを活用し、介護予防教室への送迎を目的とした移動手段の確保を検討していきます。また、施策⑫-1において、地域の拠点内を移動、周遊しやすくする歩行環境整備や拠点性を高める仕組みの導入、施設と連携した健康づくり、介護予防の取り組み等の実施を検討していきます。</p> <p>なお、第3次和歌山市地域福祉計画にあるユニバーサルデザインのまちづくりに向けて福祉の部署とも連携しながら、計画を進めていきたいと考えています。</p>
30	<p>「和歌山市公共交通政策推進協議会」の委員の区分で、市民枠に公共交通活性化やまちづくりに取り組み、公共交通を利用し、多くの実践経験を持つ市民団体の代表を加えるべきではないでしょうか。</p>	<p>現在、協議会の委員として、市民枠になりますが、和歌山市女性会議連絡会、わかやま NPO センター、一般社団法人和歌山青年会議所の各代表者の方に参加していただいております。</p> <p>今後も幅広く意見を聞くことができる協議会運営を行っていききたいと考えております。</p>
31	<p>1 ページ、1 はじめにの 1-1 計画策定の背景と目的の(2) 計画策定の目的、2 行目「市民やバス事業者をはじめとした関係者」は、「市民や交通事業者」とするのがふさわしいのではないのでしょうか。</p>	<p>「市民や交通事業者等」に修正します。</p>
32	<p>9 6 ページの施策⑮「公共交通に関する分かりやすい情報提供」の項に下記の追加を求めます。</p> <p>①各団体等が実施する催し（イベント、講演会等）、また、施設所在地の案内、告知の際は公共交通を利用するアクセス案内に取り組む。</p> <p>②行政機関が率先して公共交通を利用する取</p>	<p>①については、公共交通の情報提供の実施方法の一つと考えますので、9 7 ページ（パブリックコメント時：9 6 ページ）の施策⑮公共交通に関する分かりやすい情報提供に追記します。</p> <p>②については、利用促進や啓発の実施方法の一つと考えますので、1 1 5 ページ（パブリック</p>

	り組みを行う。	コメント時：113ページ)の施策⑳モビリティ・マネジメントの展開に掲載します。
33	98ページの施策⑰「公共交通の待合環境の向上」の記載はバス停のみですが、鉄道駅も必要ではないでしょうか。	ご指摘のとおり、鉄道駅についても待合環境の向上は、必要かと思いますが、和歌山市においては、鉄道駅に比べ、バス停の待合環境が整備されていないため、優先的に整備していければと考えています。
34	119ページの表7-1の「進捗管理の方法」の「その他」の項において、その後の取り組み方法、内容について協議会で検討協議を行う」とありますが、協議会での検討のみでなく公開して広く意見を求めることを望みます。	今後、協議会において、PDCAの考え方に基づき、毎年度取り組みを確認していきますので、各施策を実施することが適切でない状況が発生した場合や具体的に事業を実施することになれば、ワークショップ等を実施し、広く意見をお聞きしたいと思います。