

半田市地域公共交通網形成計画 パブリックコメント意見及びその対応（案）

■募集期間 平成 30 年 2 月 21 日～平成 30 年 3 月 12 日

■意見提出数 23 人（41 件）

<バスルート全般に関する意見（5 件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> 市民全体としての要望は、市役所・病院と駅など交通機関への接続であり、どのルートも 1 箇所は駅への接続と病院へは寄れるルート設定を考えていただきたい。 どのルートからも病院まで入り、そこから乗り換えれば市内全体へ出かけられるなどのルート設定を検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 実証を予定しているルートは、可能な限り市内の主要駅（青山駅、知多半田駅、亀崎駅）や地域の診療所、商業施設を経由するよう設定しています。また、日本福祉大学や知多半田駅といった交通結節点からバスを乗り継いでいただくことで、半田病院や市役所へのご利用が可能です。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	防災交通
2	<p>公共事業としてのバス運行について</p> <ul style="list-style-type: none"> 本来、公共事業は、費用対効果ではなく、住民の日常生活の利便性、快適性などを第一に考えられるものです。他の公共施設、例えば運動公園や博物館などの運営経費について、「赤字」が問題となることはありません。何故、バスだけが経済性を問題とされるのでしょうか。赤字を抑えるためにも、より利用しやすいバス路線となるよう、市民と行政が協力していくことを願います。しかし、行政サービスとしてのバス路線運営の主体は、住民ではなくあくまで行政であるべきと考えます。行政が主体的に住民のニーズを把握し、バスの運行計画や路線を示して市民の意見を反映させる仕組みづくりこそが必要であると考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> 地区路線Aは、利用者の減少などにより、運行が困難になる恐れのある現バス路線を見直すとともに、今のバス利用者にも対応した路線となります。 地区路線Bは、基幹路線や地区路線バスAが運行されない地域において、新たに住民の皆さんが主体的に運行する路線となります。地区バス会の設立など、地域の皆さんが主体的に取り組んでいただくことで、路線を維持していくことが可能になります。 <p>なお、先に制定した「半田市公共交通条例」では、行政、市民、事業者などが対等な立場で公共交通を考え利用に努めていくと定めています。</p>	P59 地区路線Bの計画	メール
3	<ul style="list-style-type: none"> この路線図は大勢には良く出来ていて、感心しました。このバスを必要とする人たちは、現在の半田の日中は自宅に高齢者だけが残された街になっており、この人たちが日常を暮らしてゆくには P19 のアンケートに寄せられたように、病院へ行ったり、食料品など身のまわりの日用品を自力で手軽に買いに行けることが重要な事項だと思えます。そして出来る事ならば、余裕の時間を公共機関で知人に会って情報交換をし、時には少し足を延ばして都会へ出てみる事が出来ればなお良いでしょう。 高齢者にはある程度の時間に余裕があるので、バスの来る間隔が少々長くても、あるいは乗車時間が長くても、それに合わせることで許されるでしょう。停留所が歩いて行ける距離にあれば、そして時刻表の示している時間にほぼ来てくれるならば、それは便利になり、生活を楽しめると思えます。 ルートの細かい事を言えば通行して欲しい所は幾つも出てきますが、今回の案は妥当な線だと思えます。細い生活道路に入り込んだり、通過車両の多い道で渋滞に巻き込まれれば、時刻表通りの運行が出来なくなり、利用者が頼れなくなってしまいます。それを配慮すれば今回のルートはよく考察されていると思いましたが、ただ、名鉄住吉町駅西にある県出張所へ出掛ける人は少ないのかと思えますが、駅から近いと言っても警察署などは高齢者には遠いかなと思いました。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たに導入する路線については、アンケートや懇談会での沿線住民の意向や現在の利用状況を踏まえ検討しております。普段の暮らしのお出かけの足として利用して頂けるよう、運行計画にも配慮してまいります。今後、バス停の設置につきましても地域の皆さんや多くの事業所の方々の協力が不可欠です。地域に愛され利用される公共交通を実現してまいります。 半田市には名鉄河和線と JR 武豊線が運行し、9 つの鉄道駅により地域と繋がっています。また、タクシーもこの地域に約 80 台が配車される環境にあります。公共交通は、これら鉄道、タクシーと地域を巡るバス路線をうまく活用することで地域の皆さんのお出かけの足を整えてまいります。 昨今、運転手の不足などにより、バス事業の安定的な運行は大変難しい環境にあります。交通事業者のご理解とご協力を得て、質の高い運転手の確保に努めてまいります。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	防災交通課

4	<ul style="list-style-type: none"> ・半田市は横に長く伸びていて1本のルートでつなぐことは困難です。幸い、名鉄、JRが便利に出来ているので途中を代行させればよいと思います。それだけに両交通機関の最寄駅を比較的短時間で繋ぐ方策が無いでしょうか。 ・停留所の数は面倒でも多い方が良いでしょう。他地域のバスに乗ってみると、時間は掛かりますが乗り降りする人が結構多くて、その分乗車率が上がっている様に見えました。既に施行されているバスを見ていると、高齢者が多いだけに乗降に手間取り、大変ですが運転手さんが手助けしていることもあります。手本に出来るバスは周りの町に既にいくつもあるので、そのノウハウも集められてはと思いました。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本計画ではJR武豊線と名鉄河和線、さらに基幹路線バスを軸とした公共交通ネットワークの形成を目指しています。特に地区路線Aは、どのルートも駅、地域の診療所、商業施設を経由するルートを設定しています。 ・バス停については、地域や事業所等の協力をいただきながら、概ね300m間隔で設置したいと考えており、およそ120か所のバス停の新設を計画しています。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	防災交通課
5	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞にはまらないように右折、左折信号機を置いて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の公共交通を考え具体化していく「半田市地域公共交通会議」には、半田警察署交通課長にも委員として参画していただいています。運行ルート上の交通環境や安全運行に係る対応策について、ご意見を伺うとともに、必要に応じて公安委員会とも協議してまいります。 	—	市民交流センター

< (仮称) 亀崎・有脇線に関する意見 (8件) >

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<p>有脇線について 知多リハビリテーション病院から北部に延伸し、東浦町営バス「うらら」との接続を可能にする必要があると考えられる。JR東浦駅、イオンモール東浦などが有脇地区住民の生活物資購入の拠点になっている現状に対応するため。</p> <p>亀崎・有脇線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・亀崎有脇線→亀崎線、有脇線と2路線に分割、90分に1本、ルートが複雑なため、利用が見込めない可能性があるため ・亀崎地区内のルート分岐ダイヤについて、どの程度の頻度、どちらのルートを通るのか明確にするべき ・現行亀崎線の廃止に伴い、乙川東小前～新居間が空白になるが、亀崎線（地区路線）の延伸で対応できないか <p>(案) 日本福祉大学→小学校ルートまたは公民館ルート→亀崎5丁目-新居-平地-乙川東-向山（基幹線接続）→公民館ルート</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称) 亀崎・有脇線の東浦町内への乗り入れについて 「知多リハビリテーション」に近い、東浦町『うらら』のバス停「荒子団地」には、概ね90～120分間隔で『うらら』が運行されています。一方で、(仮称) 有脇・亀崎線は90分間隔で運行しますが、基幹路線との結節点となる日本福祉大学における乗り換えに配慮した運行を計画していることから、『うらら』との効率的な乗継は難しいと考えています。今後、実証運行による利用状況や地域のご意見も参考に、東浦町とも協議してまいります。 ・有脇と亀崎の路線分割については、新たなバスの増車は難しい状況にありますので、実証運行の利用状況を十分に検証し、地域のご意見を伺い協議してまいります。 ・(仮称) 亀崎・有脇線の乙川東小学校前から新居方面への乗り入れは、現時点では、所要時間などを考慮し見合わせております。平地地区の皆さんには、自治区の役員会で実証運行について説明させていただきました。今後、地区路線Bの運行について地区バス会の設置について協議してまいります。 	地区路線A（有脇・亀崎線）の路線図	市民交流センター
2	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は必要なもの <p>採算性は大事だが生活に必要なものなので、行政の負担も重要だと思います。亀崎有脇線を廻ると90分程度かかるとの事だと聞きましたが、45分程度で廻れる様に考えていただきたいです（バス2台）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・財政負担を踏まえ、現状では車両1台による運行を計画しています。有脇亀崎地区の皆さんとの話し合いにより、普段のくらしで行っている場所、バスで行きたい場所などを可能な限りつなぎ、90分間隔で運行する路線となっています。 <p>今後、実証運行の状況を検証し、90分間隔で1ルートを毎日運行する路線あるいはルートを有脇、亀崎の2つに分け、60分間隔で、隔日運行する路線など、この地区に適している運行方法を地域と協議してまいります。</p>	地区路線A（有脇・亀崎線）の路線図	亀崎公民館
3	<ul style="list-style-type: none"> ・3月8日に有脇コースの体験乗車に参加、区民の要望のでたコースを回るが約1時間かかった。車に乗れない人達にとっては楽しいニュースだ。人に気兼ねなく外出できる条件が保障される、社会的なつながりが増え生きがいを持つ。 ・コースは1時間位で1便は我慢の限度、両方向から走らせてほしい。 ・バス停は多くてもよい、100～200mで設ければ利用率が上がる。 ・この日乗車した人がバス利用する目的は買い物、通院が多い、医者や店のあるコースを通ってほしい。 ・この地区もバスコースからはずれ利用できない人もある、公共交通という考えからすれば利用困難者には公共タクシー券を新設し、移動の自由を保障すべきと考える。 ・亀崎・有脇地区では商店街が消えつつある。公共交通を充実しても住み慣れた町で暮らしていくには年々厳しくなっている。これは個人に解決できないため行政が街づくり計画を主導してほしい。特に生鮮食品店、飲食店を小学校区単位で配置してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・財政負担を踏まえ、現状では車両1台での運行を計画しており、現時点で両方向からの運行は考えておりません。 ・バス停の設置については、交差点や車の出入口などを避けることや地域住民の理解を得る必要もあることなどから容易ではありませんが、地域や事業所等の協力をいただきながら、概ね300m間隔で設置したいと考えています。 ・ルートについては、アンケートや懇談会における沿線住民の意向や現行の知多バス路線の利用状況などを踏まえ計画しており、お出かけの足として地域のスーパーや病院、鉄道駅などを経由します。 ・計画では、タクシーの利用促進についても目標の一つとし、空きタクシーの活用方法などを検討することとしています。市では、障がい者へのタクシー助成は行っていますが、限られた財源のなか、広く公共タクシー券を配布することは考えていません。 	地区路線A（有脇・亀崎線）の路線図	有脇公民館

4	<ul style="list-style-type: none"> ・3月8日(木)の体験乗車に参加しましたが、有脇銀座の中を走るとは難しいと実感しました。北側の農道を走ることしかないと思います。バス停はゴミステーションの隣接地が利用しやすいと思います。 ・有脇南台に居住していますが、半田東農協も近くにありその付近にバス停の計画があるとの事ですのでありがたいと思います。 ・基幹バスとの接続時間がスムーズに行くよう時刻表を作っていただくと助かります。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の皆さんが頻繁に通行される有脇銀座は道幅が狭いことや、対向車があった場合に避ける場所が少ないことなど、バス路線とすることは困難だと考えています。 ・有脇南台近くにはバス停を設置する計画です。 ・基幹路線が乗り入れる日本福祉大学半田キャンパスは、新たな結節点として、市と日本福祉大学双方で整備します。また、乗継に配慮した運行ダイヤや待ち合い環境についても整えてまいります。 	P63 各交通結節点での主な取り組み(日本福祉大学)	有脇 公民館
5	<ul style="list-style-type: none"> ・亀崎有脇線を上池地区対象にしてほしい。亀崎へ出られるとJR半田にも出かけることが便利になる。東浦にも便利。亀崎有脇線でなく、亀崎有脇上池線と加えて下さい。 ・是非JR亀崎駅と接続するバス路線を作ってください。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上池地区は(仮称)北部幹線が「南大矢知町」「大高住宅」「上池」などを經由することから、(仮称)亀崎・有脇線が上池地区を運行することは考えておりません。結節点となる日本福祉大学バス停において、乗り継いでいただくことで、亀崎駅へ行くことができます。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	市民交流 センター
6	<ul style="list-style-type: none"> ・亀崎方面から東板山辺りまで往復出来るバスコースが欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り換えが必要になりますが、市内のバス路線を乗り継ぐことで、亀崎から東板山へも行くことができます。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	
7	<ul style="list-style-type: none"> ・「アピタ阿久比店へのルートがほしい」という声を聞きます。現在は車通勤をしているので、退社ついでにアピタで買い物をして帰宅。この先、リタイヤし年金暮らしになったらバスを利用しのんびり過ごしたいと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケートや懇談会では横川地区や有脇地区から阿久比方面への移動ニーズがあることは承知しています。現状の道路環境も踏まえ、効率的な運行ルートに反映できない状況です。今後も阿久比町との連携については引き続き検討していきます。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	岩滑 公民館
8	<ul style="list-style-type: none"> ・横川・有脇地区から名鉄阿久比駅を利用したい意見があったのでアグピー号を一ノ草病院に乗り入れて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・なお、武豊町の『ゆめころん』につきましては、道路環境が整い、ルート選定が容易なことから「青山駅」への乗り入れを計画しています。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	市民交流 センター

< (仮称) 観光線に関する意見 (8 件) >

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> 観光目的の路線と生活の路線を将来的に分離することが望ましい。彼岸花等の観光行事の際、定時運行が期待できず、利用が伸び悩む可能性があるため。 観光目的路線 半田運動公園-南吉の家（養家）-南吉記念館-南吉の家（生家）西-住吉町駅-赤レンガ建物-J R 半田-mim ミュージアム-市役所-アイプラザ 岩滑地区 パワードーム乙川（基幹）のりかえ-ヤマダ電機-年金事務所→（朝夕のみ）半田高校南-半田工業高校東-フィール南吉記念館-ユニクロ-図書館前-ユニクロ-図書館前-ラフーズコア-雁宿ホール-赤レンガ-パワードーム→酒井内科-雁宿ホール-雁宿小南-アオキスーパー-清城 	<ul style="list-style-type: none"> (仮称) 観光線については、観光施設への移動手段としての役割に加え、地域の皆さんの普段の買い物や飲食を中心とした移動ニーズへの対応を目的とした路線になります。 地域にバス 1 台を投入し、利用者の利便性のため 60 分に 1 本の運行を行いたいとして実証運行を計画しています。今後、曜日ごとの利用状況や観光施設と連携した企画切符の発行などの実績を検証し、運行形態について、必要に応じて公共交通会議に諮り見直してまいります。 	地区路線 A (観光線) の路線図	市民交流センター
2	<ul style="list-style-type: none"> 観光ルートと「市民の足」を考える場合同一路線とするには非常に無理があるのではないかと考える。観光ルートは土・日・祭日などを中心に考えるのがルートとしても設定しやすいと思う。現在の観光ルートには、不十分ではないかと思われる。南吉の養家・生家・運動公園などを加えるべきではないかと考えます。 市民の足としてのルートは買い物・病院などの利用の要望が強いなかで別ルートとして検討してほしい。 		地区路線 A (観光線) の路線図	市民交流センター
3	<p>より多くの利用者を確保するためには、経済性、利便性が重要であると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> 「観光線」については、路線が複雑で分かりにくいので、「市内中央循環線（仮称）」とし、名鉄知多半田駅を起点に、南は雁宿公園経由で博物館→西は南吉記念館→住吉町駅→赤レンガ建物→北はパワードーム（※観光とは無縁で且つ廻り道的であるので除外しても良いのでは）→東は市役所・半田運河周辺→J R 半田駅→名鉄知多半田駅に戻る循環線にし、尚かつ、右回り・左回りの 2 系統で運行してはどうか。なお、この路線は、半田病院が運動公園へ移転した場合は、中心部から半田病院へのアクセス基幹路線に位置づけ、運行経路の延長及び運行本数を倍増する。 常滑線は、半田病院が運動公園へ移転した場合は、南部方面からのアクセス基幹路線と位置づけ、西板山から半田病院経由で常滑へ向かう路線とする。 半田病院が運動公園へ移転した場合、亀崎、乙川方面からのアクセス基幹路線（名鉄半田口駅、岩滑区内経由）を設け、病院へのアクセス路線を中央、南部、北部の 3 ルートで検討してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在の財政状況から（仮称）観光線はバス 1 台での運行を計画しており、複数のバスを投入することは考えておりません。 地区路線 A については、アンケートや懇談会における住民意向などを踏まえ設定していますが、実証運行における利用状況等を十分に検証し、必要に応じて見直しを図ってまいります。 本計画の計画期間は平成 34 年度までの 5 年間となっていることから、新病院へのアクセスについては記載しておりません。しかしながら、3 月 19 日に半田病院の移転先として半田運動公園東側が決定されました。開院に向けて交通アクセスの確保やコミュニティバスの運行につきましても、十分に考慮していく必要があります。今後、交通事業者のみならず、隣接する常滑市を始めとした自治体やご利用いただく地域住民の皆さまからのご意見も参考に検討してまいります。 	地区路線 A (観光線) の路線図	メール

4	<ul style="list-style-type: none"> 住民の高齢化などにより日々の市民生活、とりわけ病院への通院や買い物などに自家用車を利用できない方々の交通手段を確保することは、行政の住民サービスとして必要不可欠なものと考えます。今回の計画で市が掲げた「お出かけ環境が充実した 住み続けたいまち」を実現することにより、特に移動が不自由となっている高齢者が自宅に閉じこもることなく、バスを利用して外出することにより多くの市民が交流することが可能となり、認知症の予防やリハビリテーションの一環としても有効な対策であると考えます。そこで、10 数年ぶりに市内循環バスが復活することは、たいへん望ましく、時宜にかなったものと考えます。そのため、そのバス路線等については、市民の移動の利便性を第一に考慮すべきものと考えます。 <p>仮称「観光線」について</p> <ul style="list-style-type: none"> この路線は、往復路線とするのではなく、新美南吉記念館と住吉町 2 丁目交差点を結ぶことにより半田-岩滑地区の循環路線としてより多くの市民の利用を期待できるものと考えます。南吉記念館から黒牛の里を経由して往復することは、利用価値が小さいと思います。 観光線のバローから市役所を結ぶことにより清城、岩滑地区から市立半田病院へのアクセスが非常によくなります。 バロー市役所間は往復、その他は循環路線となれば、逆回りの路線も可能となり、市の計画案の往復路線よりも利用効果が高くなります。 観光線としても、名鉄半田口駅付近には南吉の生家もあります。 「観光線」と名付けられていますが、市外からの観光客のほとんどは貸し切りバスか自家用車で来訪するものと思います。それよりも毎日の市民生活に利便性の高い路線にしてください。 	<ul style="list-style-type: none"> (仮称) 観光線については、市の重要施策である観光促進にも寄与するため、観光施設や図書館・博物館への移動手段としての役割を担います。また、地域の皆さんの日常的な買い物や飲食を中心とした移動ニーズへの対応を目的についても担っていく路線になります。 運行方法については、地域のお出かけの足としてもご利用いただきたいと考えており、買い物後に乗車したバス停に同じルートで戻れる往復運行としています。 (仮称) 観光線は、これまでも半田運河の経路や利便性の高い JR 半田駅、名鉄半田口駅に停車することなど、幾通りのルートを検討してまいりました。しかしながら、地域にバス 1 台を配し、60 分に 1 本を運行したいとの思いから、観光施設のみならず、図書館や沿線のスーパー、病院を結ぶルートとして計画しています。実証運行の利用状況を十分に検証し、地域の皆さんのご要望をお聞きするなか、効率的な運行へ繋げてまいります。 乗車料金は、乗り継ぎにご不便をおかけすることから、地区路線から基幹路線に乗り継いだ場合も上限を 200 円としています。 	地区路線 A (観光線) の路線図	メール
---	---	---	-------------------	-----

5	<ul style="list-style-type: none"> ・半田市には気軽に乗って出かけるバスがありません。私は住吉町に住んでいますが、半田病院に行くのも自転車か徒歩でいきます。図書館や健康管理センターにはとても行けません。半田市にもバスを走らせて高齢者も子どもたちも半田市内ならどこにでも行けたらいいのにと感じていました。 ・今回半田市でもバスを走らせるということが現実になるようでとても嬉しく思っています。感想とわたしの思っていることを市役所の方にぜひ考えてほしいと思います。 <p>基幹路線と地区路線の路線図</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この路線図はとても立派なものでよく考えて作ったと感心してみています。半田市地域公共交通会議の方がたはよく考えたものだと思います。 <p>※わたしの住んでいる住吉町は『観光線』で利用できることが解りました。このバスは知多半田駅から出発してわたしの住む住吉町を通りパワードームに行き、Uターンしてその道をもどり図書館や南吉記念館まで行き知多半田にもどるということでした。毎日運行で30分くらいで戻るということで、わたしはこのバスで半田病院にいかうとすると知多半田まで行きそこから、『北部幹線』に乗り換えて半田市役所で降りるということになります。この場合乗り換えをしたら、乗車代金は2回分払うのかはまだはつきりしてないようなので・・・今後の話し合いで決まると思っています。できれば1回分で乗れると嬉しいです。</p> <p>※岩滑の中心部にバスはどこも走らないのがとても困ると思います。岩滑公民館や区民館はとても高齢者や住民が多数利用していて、岩滑の人たちの中心部となっている場所です。私も岩滑のこの施設はよく利用させてもらっています。そして高齢化もすすんでいますので、病院に行くのにととても苦労しています。又南吉記念館に行くのにもこの中心道路を利用する方も多数おられます。何とかこの地域の方もバスの利用が気がるに出来ます様にと思っています。住吉町から半田中学校の北の道路を西に行く道路はそれにしてもよく渋滞します。それで困るということでしょうが・・・。それでしたら上半田と岩滑・柵を回る巡回バスがどうしても必要だとおもいます。大変なことだとは思いますが、本当に困っています。私達も地域の皆さんと声をかけあって頑張りますので、何とか岩滑・柵・上半田を回る巡回バスを運行して下さい。よろしくお願ひします。</p>		地区路線A（観光線）の路線図	市役所
6	<p>仮称観光線のコース・運行日の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> ・往路・復路のコースとすること。（知多半田駅→図書館→土井山→柵5→柵4→岩滑西町→南吉記念館→岩滑中町→パワードーム→住吉駅→知多半田駅） ・運行日 土日休日のみでなく平日も運行すること。 ・知多半田駅で他の幹線との乗換えが出来るようダイヤを考慮すること。（10～20分の待ち合わせはやむを得ない） 	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）観光線については、観光施設への移動手段としての役割に加え、沿線地域の買い物や飲食を中心とした日常的な移動ニーズへの対応を目的としていることから、毎日運行を計画しています。 ・ルートは、アンケートや懇談会での沿線住民の意向などを踏まえ、60分に1本の運行を目指していますので、当該路線で全てのニーズに対応することは困難です。今後は実証運行での利用状況等を踏まえ必要に応じて見直しを検討します。 	地区路線A（観光線）の路線図	岩滑公民館

7	<ul style="list-style-type: none"> ・私も、免許書換時に、車に乗れるのはいつまでかな?と思う年齢になりました。私達の年代は、これまで家族や友達を車に乗せて動いてきましたが、免許返納せざるを得ない近い将来には、子供は仕事、近所はみな高齢者でお願い出来る方はいません。今回半田市が本腰を入れて公共交通の計画を考えてくださりとても頼もしく思います。 ・私は柘町に住んでいます。以前バス停が家の前にありましたが1日に1本のバスで、帰ることが出来ず乗ってみることも出来ませんでした。今回の計画の観光線の区域に該当しますが、半田市役所や半田病院へ行くには、知多半田駅を越えて乗り換えしなければなりません。また、よく出かける岩滑へはバス路線がありません。なんだか心細い路線です。せめて岩滑地域から半田口駅パワードームへ行けるように循環した路線にすべきだと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内のそれぞれの地域から、半田病院と市役所を経由することは考えておりません。市域を繋ぐ基幹路線が概ね30分に1本運行されることから、露円バスを乗り継ぐことで、市域へのお出かけの足としてご利用いただきたいと考えています。 	地区路線A（観光線）の路線図	岩滑 公民館
8	<ul style="list-style-type: none"> ・岩滑にお住まいの知り合いが、交通機関に困っておりますので、提案します。知多半田駅発-清城町アオキスーパー-柘町-岩滑のフィールド-半田口-阿久比のアピター-ノ草方面-知多リハビリテーション-有脇-亀崎-向山町のフィールド-乙川-パワードーム-市役所-知多半田着 	<ul style="list-style-type: none"> ・（仮称）観光線は、パワードーム半田、赤レンガ建物、知多半田駅、雁宿ホール、図書館、新美南吉記念館を経由する路線です。また、知多半田駅から乗り継いでいただくことで、市役所や一の草病院、知多リハビリテーションなどに行くこともできます。市域を大きく循環する路線は考えておりません。 	地区路線A（観光線）の路線図	岩滑 公民館

<（仮称）青山・成岩線に関する意見（2件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	（仮称）「青山・成岩線」について <ul style="list-style-type: none"> ・現在検討している「君ヶ橋住宅」から、知多バスが乗り入れている「君ヶ橋住宅西」まで6時半発程度の時間帯で路線を延長願いたい。 （理由） ・公共交通機関を活用して、勤務先に通勤したい。 ・青山駅周辺に「月極の有料駐車場」（満車状態）もなく、車で駅まで通勤するにはコインパーキングに駐車する必要があり、金銭的な負担が増える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在、主にバスの回転空地として設置されている君ヶ橋住宅西への乗り入れについては、車両の小型化により君ヶ橋住宅内で転回できようになることや所要時間、現在の利用状況などを考慮し見合わせています。 	地区路線A（青山・成岩線）の路線図	メール
2	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化社会を迎え、公共交通機関の廃止、縮小は車を持たない買物難民の増加が予想されます。そこで市職員駐車場を廃止し、公共交通機関を利用し路線の維持拡大を図り、市民、事業所に呼びかけ利用促進を図り、市役所周辺の朝夕の交通渋滞、騒音、排気ガスによる温暖化を避けるべく市職員が率先し、実行すべきである。 ・公共施設を結ぶ路線よりも、日々の食料、衣服、その他必要品の調達が優先しますので各地区よりイオン半田店、アピタ阿久比店行きのバス路線の運行をお願いします...一度で必要品が揃いますので。 	<ul style="list-style-type: none"> ・東洋町の蔵のまち東駐車場をパーク&バスライド駐車場として活用する計画であり、自家用車で駐車場までお越しいただき、市役所から基幹バスに乗り換えることが可能になります。 ・（仮称）青山・成岩線は、イオン半田店への乗り入れを計画しています。アピタ阿久比店への乗り入れは、所用時間や道路環境などから計画にありませんが、乙川地区や岩滑地区などからの移動ニーズも高いことから、阿久比町との連携を図るなか、引き続き検討してまいります。 	基幹路線と地区路線Aの路線図	メール

<地区路線 B に関する意見 (2 件) >

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 便利で効率的な交通網の確立が目標の筈で、B 地区路線の採否の目途を示していないのでは、総合的な全市プランとはならないでしょう。交通網の確立から動員数の拡大への目標を欲張りすぎていませんか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区路線 B は、地域の暮らし方やお出かけの環境から地区バス会を設置していただき、地域と共に議論し実行可能かつ持続可能な運行手段を協議していく必要があります。協議の過程は、地域公共交通会議に報告し、意見等をいただくなど支援してまいります。 	P 59, 60 地区路線 B の計画	亀崎 公民館
2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 私の父親は、今年 81 歳になりますが、自動車運転免許を返納しません。私達が住んでいるところは、半田中央 I C から西へ約 1 k m のところであり、数年前まで、自宅の近くに新生町二丁目のバス停がありました。私が小学生の頃は、路線バスが 1 時間半に 1 本程度運行していましたが、その後、1 日 3 本になり、その路線バスも 2、3 年前に廃止になりました。名鉄半田口駅までは、片道 3 k m 以上あり、徒歩 60 分かかります。また、タクシーを利用しようとする場合、名鉄知多半田駅または名鉄住吉町駅から、1 乗車片道 1, 500 円以上かかります。このような交通環境において、高齢者が自動車運転免許証を返納すると、一人で外出することが出来なくなることから、父親は自動車運転免許の返納を拒んでいます。しかし、私も私の妻も働いているので、父親の外出時の送迎を行うことはできません。路線バスが運行されれば、自動車運転免許証を返納しても、外出することが出来るので、最近高齢者が多く起こしている自動車事故を起こす心配をすることが無くなります。また、路線バスが運行されなくても、タクシー乗車代がバス代の 2~3 倍程度で乗車できるようにしていただけたらと思います。私達の地区の南西 1 k m に半田運動公園があり、大会や催事のある土、日、祝日においては、私の家の前の県道は、脇道から車が出れない程度の渋滞になります。 ・ 提案ですが、路線バスを運行するとしたら、常滑線の知多半田駅—青山駅—西板山間を現在より増便し、その増便した分を半田運動公園—新美南吉記念館前—住吉町駅としたりどうでしょうか。西板山バス停と半田運動公園は 1 k m 程度の距離です。名鉄急行停車駅の青山・住吉町と運動公園を結ぶことで、特に中高生は利用しやすいと思います。 ・ 路線バスの運行もしくはタクシー乗車代の補助について、ご検討いただきますようお願いいたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 半田中央 I C から西側の地区での基幹路線や地区路線 A の運行は計画しておりません。この地区では、住民が主体となって路線を導入する地区路線 B の導入が考えられます。運行にあたっては、有志の方々による「地区バス会」を設けていただき、地区内の課題やニーズを踏まえながら、その地区の特性に見合った運行内容を協議することになります。 ・ 免許返納者に対しては、現計画が本格運行に移行する平成 31 年 10 月までに支援制度を整えてまいります。公共交通利用の特典を検討しています。 	基幹路線と地区路線 A の路線図	メール

<乗降場所に関する意見（3件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所も大事だと思いますが、路線が決まれば路線内で手を挙げれば乗せてもらえる様なことも考えていただきたい。私は月見町に住んでいるので亀小北門の所で乗り降りできることを切にお願いします。 ・ 運賃は1乗車100円程度を望みます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 手を挙げて乗車できるフリー乗車制については、交通量の少ない安全な地域などで認められていますが、半田市内の交通状況から、安全上も実施は難しいと考えています。 ・ バス停については、交通安全上、バスの乗り降りに問題が無いか、沿線住民や事業所、また、警察や道路管理者との協議を踏まえ決定してまいります。 ・ バス停は、概ね300mに1カ所を目途に設置したいと考えています。 	—	亀崎 公民館
2	<p>バス停留所の配置について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行困難な高齢者に配慮して、バス停はできるだけ細かく設置してください。乗降者のいないバス停は停車せず通過すればいいので所要時間に大きな差は生じないと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点では同時に複数のバス車両が停車して乗り継ぎをできる環境が必要であり、そのスペースや待合環境を総合的に判断して、交通結節点の場所を定めています。現計画では、「青山駅」「知多半田駅」「図書館」「日本福祉大学半田キャンパス駐車場」などを計画しています。 	—	メール
3	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一ノ草病院と乙川駅を交通結節点にしてはどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点では同時に複数のバス車両が停車して乗り継ぎをできる環境が必要であり、そのスペースや待合環境を総合的に判断して、交通結節点の場所を定めています。現計画では、「青山駅」「知多半田駅」「図書館」「日本福祉大学半田キャンパス駐車場」などを計画しています。 	P61, 62, 63 交通結節点	市民交流 センター

<運賃に関する意見（3件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<p>より多くの利用者を確保するためには、経済性、利便性が重要であると思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・料金は出来るだけシンプルで、利用者・運行管理者双方にメリットのある運賃体系にする。計画案では、基幹路線と地区路線に差を設けているが、走行距離面からすると大きな差異はないので、全て100円均一（ワンコイン）にし、利用者拡大を目指した方がベターではないか。200円では、通常、往復利用すれば400円の支出となり、マイカーと比べ負担感が大きく、利用意欲が鈍り空気を運ぶことにもなり兼ねない。但し、半田市以外に運行する常滑線については、半田市内間（西板山まで）の乗降は100円、常滑市内を跨いだ乗降には100円+200円（現在の知多バス料金よりは低い）の合計300円の単一料金にする。 ・低料金の定期券制度を導入し、利用者増を図る。 1ヶ月千円で、全路線で利用できるフリー定期券（利用者名記入）を車内でのみ販売する。安城市の「あんくるバス」を参考にしているかどうか。 ・検討事項である1日乗車券は、土・日・祝日及びイベント期間限定で、200円で全路線乗り放題券を車内販売し、観光客や市民が気楽に観光出来るようにする。 ・70歳以上で希望する市民に、5千円以下で1年間有効の全線フリー定期券を販売し、高齢者の運転免許返上の促進にも寄与する。 なお、販売所は市役所等とし、年度単位で、毎年3月に販売し、有効期間途中での返金を行わない等、事務の簡素化も図る。 ・88歳以上で希望する市民に無料パスを配布する。（年度毎の更新とする） ・未就学児童は無料にする等、福祉面での経済支援を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃については、市域を繋ぐ基幹路線の市内区間は上限200円としており、基幹路線であっても、短い区間であれば100円の運賃区間を設ける計画です。 ・基幹路線は、大学生の利用も見込んでおり、大型車両の運行が必要であり、また、概ね30分に1本は運行したいことから、知多乗合(株)の路線バスに補助金を支出する運行契約としてまいります。 ・地区路線Aは1乗車100円を想定しています。 ・企画切符や回数券の発行、免許返納者に対する公共交通利用の特典など、地域の皆さんが利用しやすい環境整備に努めます。 ・子ども料金はありませんが、未就学児は無料の計画です。また、通学定期券や夏休み期間中の企画切符の発行など、子どもや学生にも広く利用いただけるよう努めてまいります。 	P52 半田市の地域公共交通の路線機能に基づくサービス確保の考え方	メール
2	<p>料金について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹路線、地区路線の区別なく市内1乗車100円（乗り継ぎを含む）としてください。バス利用者は、その全区間を利用するのではなく、その一部を必要に応じて利用するものです。そのため、短区間でも利用しやすくなるよう均一料金としてください。 ・年間パス（例えば5000円、1往復200円×月2回×12月＝4800円）や回数券も考えてください。 ・子供料金についてはどのように考えていますか。もちろん無料が一番です。 			メール
3	<ul style="list-style-type: none"> ・料金については市内の目的地まで均一100円にしてほしいと思います。路線の都合で乗り換えるのに追い金がいるのは納得できません。乗換券などで対応できませんでしょうか。希望として年間パスを出してもらえると助かります。乗り換えもスムーズだし小銭の心配もいらぬし、時々車に乗る人も使い勝手がいいと思います。是非便利で使いやすいバスをお願いします。 			岩滑 公民館

<利用促進に関する意見（6件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> 運行には市全体と地域関係の2つがあると市報で見ました。もう一つ夏バージョンを欲しいと思います。それは夏休みを中心に子供達がプールへ行く事が多いので、夏に限って結構ですが、プール（ふれあい）行きの便をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定期間でのプールへの路線は考えておりませんが、子どもたちへのバス利用促進は重要な課題ととらえています。 夏休み期間中の企画切符や通学定期券や夏休み期間中の企画切符の発行など、子どもや学生にも広く利用いただけるよう努めます。 	P64～ (3)公共交通の利用促進施策	亀崎 公民館
2	<ul style="list-style-type: none"> 青山駅を発車するバスは北進列車と知多半田駅を発車するバスは南進列車と接続するようにして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> バスと鉄道の接続については、利用者のニーズを踏まえ、運行ダイヤに反映できるように努めてまいります。 	P65 乗継不安を解消する案内表示	市民交流 センター
3	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムのモニターは知多半田駅を優先させて欲しい。 長期的にはICカードを使えるようにして欲しい。 常滑にバスで行けるのは貴重なので来るようにしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステムやICカードについては、将来的な導入について引き続き検討してまいります。なお、ICカードにつきましては、多額な費用が必要であり、地域のバス事業者も容易に導入できない状況にあります。 	P64～ (3)公共交通の利用促進施策	市民交流 センター
4	<p>「バス車両のバリアフリー化の推進」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 全ての車両で、車イスの乗客がスムーズに利用できるような設備、人的対応を望みます。 以前、車イスを利用して乗車する際に、運転手の不適切な対応（言葉、態度、スロープの出し入れや補助に慣れていないなど）を何度も経験しました。 「バリアフリー化」という項目では、設備のみでなく、職員の接遇向上により、高齢者、障害者を含む、全ての人への利便性向上に取り組んでいただきたいです。職員教育の徹底、障害当事者を行使に研修するなど。 	<ul style="list-style-type: none"> 対応可能な車両については、バリアフリー化を推進していきますが、一方で道幅が狭い区間を走行する路線においては、バリアフリーに対応できない小型車両での運行を余儀なくされる場合もあります。地域のニーズを踏まえ、適切な車両による運行を目指します。 	P64～ (3)公共交通の利用促進施策	メール
5	<p>「公共交通利用に係る積極的な情報提供」について</p> <ul style="list-style-type: none"> 車イスでバスを利用できないと思い込んでいる人も多いと思います。様々な情報発信の機会に、車イスに乗って利用できること、どのような方法で利用できるのかといったことを発信していくことも必要では。 外国人観光客、在住外国人の利便性のため、時刻表やマップ、表示など、英語やローマ字表記といった、多言語での情報提供を。 	<ul style="list-style-type: none"> バスマップやバス停の案内板等による情報提供に加え、半田市身体障害者福祉協会や半田市社会福祉協議会などの福祉団体を通じた周知にも努めてまいります。 多言語表示については、駅などの交通結節点や観光施設を中心に実施してまいります。 	P64～ (3)公共交通の利用促進施策	メール
6	<ul style="list-style-type: none"> 免許証を返上したいと思っている高齢者もいますが、今は車がないと買い物にも病院にも行けないので返上は困ると言う方もいます。免許証返上したらバス回数券を何枚かあげるとか、年間いくらか云う回数券を作るとかいろいろなことも市民も考えています。回数券があれば私は絶対利用したいと思っています。 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者に対しては、本格運行が始まる平成31年10月を目途に、バス回数券の配布などの支援制度を整えてまいります。 	P64～ (3)公共交通の利用促進施策	市役所

<半田病院の移転に関する意見（4件）>

No.	ご意見・提言の内容	意見に対する市の考え	網形成計画	提出場所
1	<ul style="list-style-type: none"> 半田市民病院の移転先にあわせて、市が運営する基幹バス路線の整備を必要とする。半田運動公園付近に移転した場合、亀崎、乙川地区から自家用車等でないと行きにくい、私は難病のため車を運転できない。同様に北部グラウンドに移転した場合、青山、成岩地区から行きにくい病院になる。新市民病院を始点／終点としたバスを整備することにより、観光線に対応できない地区の交通を確保することが期待できると考えられる。 (案) 緑ヶ丘住宅-日本福祉大学-亀崎駅-トライアル-旧みどり牛乳前-向山(基幹のりかえ)-乙川栄町-住吉町3丁目-半田口駅東-岩滑小前-南吉記念館-運動公園- (市民病院) - (枝山公民館-君ヶ橋住宅) 	<ul style="list-style-type: none"> 本計画の計画期間は平成34年度までの5か年になることから、新病院へのアクセスについては考慮しておりません。 しかしながら、3月19日に半田病院の移転先として半田運動公園東側が決定されました。 開院に向けて交通アクセスの確保やコミュニティバスの運行につきましても、十分に考慮していく必要があります。今後、交通次号者のみならず、隣接する常滑市を始めとした自治体やご利用いただく地域住民の皆さまからのご意見も参考に検討してまいります。 	—	
2	<ul style="list-style-type: none"> 現在、東洋町に在る半田病院が、常滑市にほぼ近い運動公園に移転すること、新聞等で知りました。 今まで交通の便の良かった病院が、車でしか行く方法が無い場所に移転すると、運転免許証を返上した高齢者にとって、受診するたびにタクシーを使わざるをえなくなり、年金暮らしの人にとって、生活が困窮するのは間違いなく、病気になっても、通院することを断念せざるを得なくなる可能性があります。 そんな人々の助けとなるのが、コミュニティバスだと思います。ここ瑞穂町は、運動公園に行くためには最も遠く、また、運動公園に通じる近道も、他の地域に比べて乏しいです。そのため、コミュニティバスでの通院は、必要不可欠。コミュニティバスを通していただくことが出来れば、高齢者の方々も安心して暮らせることと思います。 大型車両の入れない道幅の狭い場所や、利用者数が少ないからと言って、断念するのではなくて、中型以下の車輻を使うなど、工夫をしていただきたいと思えます。瑞穂町や半田病院に通院が不便になると思われる場所に、コミュニティバスを通していただくことを、切に願うばかりです。半田病院移転は、まだ何年か先の事かもしれませんが、どうかお考えくださるようお願い致します。 		—	

3	<ul style="list-style-type: none"> ・瑞穂区民（わたしも）は、今まで病院は近くにありすぐ行けるとの思いでみんなが安心していました。3.11 から誰もが想定外の津波の恐怖を映像で見ることで高台にとの考えもわかりますが、想定外は津波以外（地盤等）にもあると思います。その事を言葉に出せずに横槍が入った形で病院移転がされることに何も活動で出来なかったことに対して情けないと思います。 ・今回の交通網に関しては、10 月からの運用はともかく病院が出来る頃には当然病院へのアクセス交通網が審議されることと思います。しかし現実的に新たにアクセスを考えるに当り今から構想をしないと道路の整備が進まないのではないのではないですか。これからどの地域も高齢化が進み病院を利用する人は必ず増加するはずで。安価で利用できる公共のバスが必要になるはずで。 ・わたしたちの地域は、それらのことを考慮すると、間違いなく交通に最も不便になるし経済的にも負担が多くなる地域になります。 ・病院へのアクセス交通網については、病院移転の二の舞いにならないようにわたし達も要望をしますのでよろしくお願いいたします。 	—	
4	<ul style="list-style-type: none"> ・冒頭に4つの課題が掲げられ違和感を抱く（表現も判りづらい）。10月の実施計画への積み残しの意味だとすれば、多くの課題を残し過ぎているといえる。次期計画は実施計画のcheckが主体の筈。例外的にH34年の新市民病院移設問題がありながら全然触れられていない。課題・基本方針・目標・再編の方向性と記述が重複していて判りづらい。 	—	