

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|---|---------------------------|---|--|
| 1 | 1 | 第1章 はじめに 1. 計画策定の背景・目的 | <p>まず、計画の「理念」「目的」をはっきりさせ、明示することだ。公共交通の悪化が社会問題として記述されているが、人口の高齢化や現象は日本だけの問題ではない。先進国共通の問題だ。人口統計で数十年前からはっきりしている。放置してただけだ。</p> <p>そもそも計画的な都市計画をせず、無軌道開発を民間業者まかせで、儲け優先を許容し、放置したつけ・無駄の量産に過ぎない。無駄な民間任せの公共事業政策の結果でもある。現状追認のパッチ張りはやめ、根本的な反省を記述する事が必要だ。都市計画と合わせて、地域の農業や林業を基幹産業と位置付け、振興をはかり若者が定住する政策・住宅政策を確立することだ。コミバス一つとっても、民間事業者の食い荒らした跡の尻拭いに過ぎない。その現状を分析し、ケースバイケースで対策を考える必要がある。</p> <p>旧市町村は立派に住民の生活を守るために頑張ってコミバス事業をやって住民の生活を守るいい政策をやっていた。旧市町村に学んで、「一人の市民も落ちこぼさない、生活保障、生きる権利の保障を行う。そのための公共交通政策を実施する」ことが当たり前で、それを理念として明記することだ。人口集中政策では地域を切り捨てるのみ、自立自助の強要になる。</p> <p>地球環境問題対策からも自動車優先社会から公共交通優先社会に転換しないかぎり、同じテツを踏むだけだ。</p> <p>人口減少は、働く職場が無い津市では必然だ。地場産業を中心に町づくりとお金の循環を考えることが大事だ。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 計画の理念については、第6章で基本的な方針として示しています。 なお、都市計画については、「津市都市マスタープラン」及び「津市立地適正化計画」にて整理しています。 コミュニティバスに関する現状分析及びそれに対する対策は大変重要なことと認識していますので、第8章の計画推進体制に基づき評価を実施し、必要に応じて見直しを図ります。</p> |
| 2 | 1 | 第1章 はじめに 1. 計画策定の背景・目的 | <p>「公共交通の利用者は全国的に減少傾向が続いており、」に続き、「地域の活性化や地域経済の持続的発展を実現するためには、コンパクトなまちづくりとともに拠点同士や拠点と居住エリアを結ぶ公共交通網の充実が必要不可欠です。」と記載</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 第1章「1. 計画策定の背景・目的」では、計画策定の背景及び目的を記載しています。ご意見をいただいた内容は関連計画に示されていることから、第4章「2. 津市都市マスタープラン」及び「3. 津市立地適正化計画」にて整理しています。</p> |
| 3 | 1 | 第1章 はじめに 1. 計画策定の背景・目的 | <p>本計画は、「令和2年3月をもって『(第1次)津市地域公共交通網形成計画』の計画期間が満了」とあるが、第1次計画を、科学的に全面的に総括・反省し、現状追従主義から脱皮し、住民が希望をもって、安心して暮らせる町、津市にしていかなければならない。</p> | <p>(第1次)津市地域公共交通網形成計画(以下「第1次計画」といいます。)については、津市地域公共交通活性化協議会に分科会を設置し、目標の達成状況及び事業の実施状況の評価を実施しました。評価結果はP20に総括し、詳細を資料編のP35～P52に記載しています。</p> |
| 4 | 2 | 第1章 はじめに 2. 計画の位置付け | <p>計画の位置付けの表を記述だけでは、先述のとおり根本的な検証計画にはならない。緻密な検証を願います。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 第1章「2. 計画の位置付け」では、本計画と上位・関連計画との関係を整理しています。また、計画策定に当たっては、P15の図5-1に示すとおり、第1次計画の目標達成状況及び施策の点検結果を検証しました。</p> |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|-----|--------------------------|--|--|
| 5 | 3、4 | 第2章 津市の現状 | <p>「1. 地勢」は、三重県で最も広い面積と誇っているが、地方自治体とは広さを誇るべきではない。顔の見える自治体が良好であって、市民の生活が市職員に見えなければ市民生活は台無しになる。</p> <p>津市の分析だが、生活基盤のある平野、山地、水田、畑地、工業用地、商業用地などの分析が必要。</p> <p>「2. 人口」は、合併後人口は1万人程度減少。なぜ、減少しているのか、明記が無い。現状をただ追認するだけでは、解決策もない。方向も見えない。人口の集中は、「伊勢湾岸に集中」と記述、昔も今も変わりはない。津城の周辺の街は「死に体」といってよいほど荒廃しており、記述すらない。</p> <p>「3. 観光の状況」「南北20kmにわたって続く海岸線」と書かれているが、漁業は衰退しているし、「中伊勢温泉郷」なども衰退の方向だ。専修寺を除き、津市内には見るべきものはない。原因は侵略戦争の付けで、空襲により貴重な文化遺産は焼かれてしまった。どうするつもりか。復旧に手を貸すのか、方針は聞いたことがない。</p> <p>名松線は、美杉村の住民の団結した力で復旧し、「多気北畠氏城館」へのアクセスにより文化遺産の面目を維持しているが、旧美杉村の衰退を見ていると危ういものだ。振興の方向は見えない。コミバスの現状は危ない。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 第2章では津市の現状を整理しており、本計画ではそうした現状を踏まえて公共交通網を形成することとしています。</p> |
| 6 | 5～8 | 第3章 地域公共交通の現状 | <p>地域交通の概要として、1次期間に地域交通が、システム上便利になったのか衰退したのか、まず記述されるべきだ。その原因を明記すべきだ。そのことで解決策も見えてくる。</p> <p>鉄道やバスなどスケッチしているが、「現状と課題」とすることで、市民の動きも明確になるはずだ。「利用状況」記述無しとはどうしたことか。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 第1次計画の評価結果については、資料編のP35～P52に記載しています。また、第3章では地域公共交通の現状を整理しており、地域公共交通の課題については第5章のP32、P33で整理しています。</p> <p>なお、鉄道の利用状況は資料編のP12～P17、乗合バスの利用状況は資料編のP18に記載していますが、ご意見を踏まえ、各路線の利用状況を資料編に追加します。</p> |
| 7 | 9 | 第4章 上位・関連計画 1. 津市総合計画 | <p>津市総合計画を見て気付いたこと。関係無いと言うかもしれないが、目標2「安心して健やかに暮らせるまちづくり」の中に「住宅の保障」が無いのに驚いた。まず「衣・食・住」と「文化」の保障が基本と思う。また無軌道な福祉施設づくりをやめ、住居の真ん中にインフラ施設として計画的な「介護施設等」を計画すべきだ。</p> <p>「地域公共交通体系の確立」では、人ともに物資の運搬手段でもあり、ともに考える視点が必要と思われる。自家用車の記述が無いが、排気ガスや効率性から、自家用車を減らす市民への啓発や高齢者の交通無料化が必要だ。無駄な道路の建設は不要だ。</p> | <p>ご意見として参考にさせていただきます。</p> |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|----|--|---|---|
| 8 | 16 | 第5章 地域公共交通の課題 1.「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況 | <p>地域公共交通の課題が、「目標達成状況」「施策の点検結果」から導いているが、市の区域が都市部ばかりではなく、周辺を多く取り込んでおり、合併を元に戻した方が活性化する。例えば、美杉地域はまだ4千人も居住している。具体的に地域に合った施策が出来ると読み取れる。周辺地域に、若者用無料市営住宅を建設した方が明るい見通しが出来るのではないか。</p> <p>バス路線の評価が、地域ごと路線ごとのきめ細やかさに欠け、データもなく、信憑性に乏しい。お粗末というよりほかない。</p> <p>鉄道の利用実態についても、ガソリンの値上げと低賃金化の中で乗客が少し増えているに過ぎない。評価を疑う。名松線はどうするのか。林業も農業もつづす政策では、人口減少は当然の話で、滅亡する。手をうつべきだ。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 乗合バスの利用状況については、利用実績に基づいて毎年度評価しています。ご意見を踏まえ、各路線の利用状況を資料編に追加します。 JR名松線については、第7章の事業7-1として「JR名松線の活性化」に取り組む旨を記載しています。</p> |
| 9 | 17 | 第5章 地域公共交通の課題 1.「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況 | <p>「交通不便地における移動手段を確保する」ことは、市民の命と暮らしを守ることだから、市は真剣に取り組むべきだ。</p> <p>地域住民運営主体型の導入協議箇所数と記述されているが、市民の責任ではないはずだ。市民にはどこに住もうと自由だが、制度がある市自治体には義務もある。建築許可から、上水道、下水道等々法令がある。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 P17では、第1次計画で設定した目標に対する達成状況を記載しています。 なお、第1次計画では、地域の特性によりデマンド型等の運行システムがニーズに対応している可能性があることから、地域特性を分析し、地域住民運営主体型のデマンド交通等の新たな公共交通の導入を目指すという趣旨により当該目標を設定しました。</p> |
| 10 | 19 | 第5章 地域公共交通の課題 1.「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況 | <p>「交通を担う人材を確保し育てる」とあるが、事業者の魅力的な職場にするよう要求することだ。市民には関係ない。憲法で職業選択の自由が保障されている。市は企業の手先になる必要はない。</p> <p>自動車交通の公害寄与度ははっきりしており、自動車公害の公開講座や公害測定・経ヶ峰登山を開催し、汚染度を観察する会をどんどん開催すべきである。スウェーデンでは高校生が正確な学習を積んで頑張っている。青少年に教育することだ。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 P19では、第1次計画で設定した目標に対する結果を記載しています。 なお、ご意見をいただいた「公共交通を担う人材を確保し育てる」は、第1次計画で設定した目標の1つで、地域住民が主体となって公共交通の検討を行うことができるよう、地域公共交通あり方検討会の充実を目指すとしていました。</p> |
| 11 | 19 | 第5章 地域公共交通の課題 1.「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況 | <p>「適切な目標設定」が必要とあるが、事実をくまなく積み上げ目標を決めていない証拠だ。無責任な目標を決めるべきでない。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 第1次計画における目標の達成状況の評価からの課題として記載しています。本計画における目標は、こうした課題を踏まえて設定しました。</p> |
| 12 | 19 | 第5章 地域公共交通の課題 1.「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の目標達成状況 | <p>「市民の意識向上が必要」と市民に責任を押し付けるのではなく、老人の無料を実施し、家から外に誘導する企画を実施する。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 公共交通を維持していくため、市民の意識向上を図っていくという意味で記載しています。</p> |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|----|--|--|---|
| 13 | 20 | 第5章 地域公共交通の課題 2. 「(第1次)津市地域公共交通網形成計画」の施策の点検結果 | 「施策の点検結果」は唐突に課題としてまとめられているが、根拠が無く、裏付けが無いので説得力が無い。 津の町は見るものが無く、行ってみようという所が無い。しかし、生活上買い物は必要だが、時計・食料品を売っている店が無い。大店舗法で小売商店はほとんど無くなってしまった。死に体の街だ。ここを何とかすることだ。 | 現行のままとします。 【理由】 第1次計画については、津市地域公共交通活性化協議会に分科会を設置し、目標の達成状況及び事業の実施状況の評価を実施しました。その結果をP20にまとめており、評価結果の詳細は資料編のP35～P52に記載しています。 |
| 14 | 24 | 第5章 地域公共交通の課題 4. 社会環境の変化への対応 | 運転手不足は、賃金と労働条件が悪いからで、事業者に労働条件の改善を要求することだ。記述していることがおかしい。 | 現行のままとします。 【理由】 運転手不足による運行本数の削減や路線の廃止は大きな問題ですので、「4. 社会環境への対応」として取り上げています。 |
| 15 | 25 | 第5章 地域公共交通の課題 4. 社会環境の変化への対応 | 「航路」四日市、松阪が廃止とあるが、津市は赤字か黒字かはっきりさせ、赤字ならやめるべきだ。 | 現行のままとします。 【理由】 津航路は民間事業者が実施する事業です。ここでは、これまでに県内の2航路が廃止又は休止となったことを記載しています。 |
| 16 | 25 | 第5章 地域公共交通の課題 4. 社会環境の変化への対応 | 「シルバーエミカ」は廃止し、65歳以上の全員に支給することに変更を求める。あからさまな差別であり、市民を平等に扱うこと。 | シルバーエミカは、市内に在住の65歳以上の方全員が申請することができるものです。 |
| 17 | 26 | 第5章 地域公共交通の課題 5. アンケート結果からの問題点 | 平成31年2月のアンケートの結果が情報公開されていないので論評できない。項目、本数、時間帯、停留所の施設等々、資料で明示すること。 | 現行のままとします。 【理由】 平成31年2月に実施したアンケート結果は、資料編のP56～P58に記載しています。 |
| 18 | 27 | 第5章 地域公共交通の課題 6. データ等により把握した問題点 | 地域住民運営主体型コミュニティ交通で、豊里ネオポリスでやられている「ライフネット」は自治会でお金を出してやっているのが抜けています。 | 現行のままとします。 【理由】 ご意見をいただいた取組については、道路運送法に基づかない無償運送ですので、本計画には記載していませんが、今後は法改正等の動向を注視していきます。 |
| 19 | 28 | 第5章 地域公共交通の課題 6. データ等により把握した問題点 | 末端ほど住居数が少ないところがあって、コミバスの利用者が当然少ない、当たり前なこと。移動する権利、生きる権利・文化的な生活保障の権利としての経費だから、認めないと利益優先の効率論・財源論の罠にはまる、そして切り捨てることになるので注意が必要だ。環境をつくることではない。だから情報公開・みんなでの討論が大切だ。これが民主主義だ。無軌道開発のひずみの結果であり、都市計画の重要性を論議することが大事だ。 | 現行のままとします。 【理由】 ご意見いただいた箇所では、津市コミュニティバスの現状を整理しています。 |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|-------|--|---|--|
| 20 | 28 | 第5章 地域公共交通の課題 6. データ等により把握した問題点 | 行きはよいが帰宅時の便がないと記述があるが、ひどすぎる。放置して見て見ぬふりは、いじめであり切り捨てだ。放置は許されない。 | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 ご意見いただいた箇所では、津市コミュニティバスの現状を整理しています。</p> |
| 21 | 34、45 | 第6章 基本的な方針、計画の目標 | 公共交通を担う人材の育成は削除する。事業者のする責務です。 | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 本計画では、行政及び事業者によるサービスだけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあることから、市民自らが主体となり、社会的にも望ましい交通手段を選択できる環境を整備すること、市民自らが公共交通の事業に関わるための仕組みを構築することを基本方針4として掲げています。 ご意見をいただいたように、運転手不足への対応については、第7章の事業6-1で交通事業者を実施主体として位置付けています。</p> |
| 22 | 37 | 第6章 基本的な方針、計画の目標 4. 津市地域公共交通の基本的な方針 | 「移動できる環境を提供する事が重要です。」とあるが、状況は変わったと切り捨てるのが常だから、移動の自由を権利として明記することが重要です。無軌道開発が企業の自由として放置された付けであり、都市計画の国民的議論が重要なことを教えてください。 | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 「移動できる」環境の提供及び交流人口の拡大を見据えた移動手段の確保のため、各種公共交通が一体となった公共交通網を構築することを基本方針1として整理しています。</p> |
| 23 | 38 | 第6章 基本的な方針、計画の目標 4. 津市地域公共交通の基本的な方針 | 「市民自らが公共交通の事業に関わるための仕組みを構築します。」は削除し、開発行為や住宅建設計画・インフラ計画など計画審議会や討論集会に積極的に参加し審議すると変更する。 | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 行政及び事業者によるサービスだけでは公共交通サービスを維持していくことが困難になりつつあることから、市民自らが主体となり、社会的にも望ましい交通手段を選択できる環境を整備すること、市民自らが公共交通の事業に関わるための仕組みを構築することが重要であると考え、基本方針4として掲げています。</p> |
| 24 | 45 | 第6章 基本的な方針、計画の目標 6. 津市公共交通の目標 | モビリティマネジメントや利用促進イベント等実施数にH30年度は年6回、今年7回目標とあるが、どういう人を対象にどんな広報の仕方で行われたか、あったことも知らない。広報の仕方考えるべきではと思う。 | <p>モビリティ・マネジメントや利用促進イベント等実施数は、各種イベントへの出展や小学生や高齢者を対象とした「バスの乗り方教室」等を集計しており、不特定多数を対象とするイベントについてはチラシやポスター等で周知しています。特定の団体等を対象とする利用促進活動等については、広報紙等で希望団体等を募るなど検討していきます。</p> |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|----|---|--|--|
| 25 | 46 | 第7章 目標を達成するために実施する事業 2. 目標1「広域の移動の確保」のための事業 | 「事業6-1」「事業6-2」は削除する。 | 現行のままとします。 【理由】 基本方針4に従い設定した目標6を達成するための事業として、事業6-1及び事業6-2を実施します。 |
| 26 | 48 | 第7章 目標を達成するために実施する事業 2. 目標1「広域の移動の確保」のための事業 | 長野線を継続してほしい。 (理由) ①人口比率の中でも高齢者が増えていっています。また、それに伴い交通事故も増加している中、高齢者にとって自家用車に代わる交通手段が必要と考えます。 ②一人暮らし、高齢者夫婦が増えている美里地域において、外出する機会を奪われることで引きこもりになってしまい、生き生きとした生活が過ごせない。 | 現行のままとします。 【理由】 ご意見いただいた箇所では、長野線を一般路線バス(幹線)と位置付け、移動手段及びサービス水準を維持していくことを事業1-2として位置づけています。 |
| 27 | 51 | 第7章 目標を達成するために実施する事業 2. 目標6「公共交通を担う人材育成」のための事業 | 一般路線バス(市内線)のサービス水準、ダイヤ「おおむね6時台～21時台まで1時間に1本の運行頻度を確保」と書いてあるが、津西ハイタウン線「渋見」バス停は7時台～17時台でストップ。困ります。 | ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。 【修正前】 一般路線バス(市内線)については、津地域及び久居地域の市街地において、一般路線バス(幹線)と同等のサービス水準を確保します。 【修正後】 一般路線バス(市内線)については、津地域及び久居地域の居住誘導区域において、一般路線バス(幹線)と同等のサービス水準を確保します。 【理由】 事業2-1は、居住誘導区域において一定のサービス水準を維持していくという趣旨で、全停留所で同等のサービス水準を確保するものではありません。P69の表8-3では、居住誘導区域のバス停ごとに評価することとしていましたが、居住誘導区域全体を評価するよう修正します。 |
| 28 | 62 | 第7章 目標を達成するために実施する事業 2. 目標2「日常生活における地域移動の確保」のための事業 | 全文削除 | 現行のままとします。 【理由】 基本方針4に従い設定した目標6を達成するための事業として、事業6-1及び事業6-2を実施します。 |
| 29 | 72 | 第9章 計画の推進体制 2. 計画期間内のスケジュール | 表中の「6-1、6-2」を削除 | 現行のままとします。 【理由】 基本方針4に従い設定した目標6を達成するための事業として、事業6-1及び事業6-2を実施します。 |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|-------|--|--|--|
| 30 | 74 | 第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編 1. 自主運行バス(廃止代替バス)の見直し | 代替バスの見直しは、多気線をJRに集約となっているが、住民の賛同を得てやるべきである。無理ではないか。高齢化や住居との距離がある。 | 第5章で整理しているように、JR名松線と多気線は、ルートとダイヤが重複していることから効率化を図る必要があるものの、ご意見いただいたように、自宅等と駅とが離れている場合の移動手段の確保も必要ですので、地域公共交通あり方検討会等でダイヤや停留所等を協議する際の参考意見とさせていただきます。 |
| 31 | 75～77 | 第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編 | 津市コミュニティバス(美里地域)の運行に関する意見 ・ルート ・ダイヤ ・運行継続 ・津地域、久居地域への延伸 ・一般路線バスとの接続 ・中野文化会館への乗り入れ ・自由経路 | 地域公共交通あり方検討会等でダイヤや停留所等を協議する際の参考意見とさせていただきます。 |
| 32 | 75～77 | 第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編 2. 津市コミュニティバスの再編 | 美杉地区におけるコミュニティバスの減線、減運行に反対します。 (理由) ①高齢ドライバーによる事故が多発する中、免許証の返納が増加している。 ②今後益々高齢化が進み、生活の足であるコミュニティバスが無くなれば生活できない。 ③津市民として、どの地域に住んでも同程度の市のサービスが受けられることは基本である。 ④今後の運用によれば、コミュニティバスは美杉への観光客誘致にも一躍を担える。 ⑤名松線を代替路線との方針のようにあるが、駅まで1km以上かかる住民が大半であり、80歳以上の高齢者にとっては到底歩ける距離ではない。 ⑥名松線だけでは賄いきれない買い物と病院の足を確保する。 (提案内容) ①バス停「竹原」から「伊勢奥津駅前」までのバス路線を運行すること。 ②平日運行にする。(月～金、病院受診) ③榊原温泉口より美杉地域への観光客誘致を進め、コミュニティバスにその任を付加する(事前申し込みにより、語り部さんなどに乗車してもらい、観光用バスとしても運行する、土日運行)。 | 地域公共交通あり方検討会等でダイヤや停留所等を協議する際の参考意見とさせていただきます。 |
| 33 | 76 | 第10章 自主運行バスの見直し、津市コミュニティバスの再編 2. 津市コミュニティバスの再編 | 津地域と安濃地域を一体とした運行。 美里地域と久居地域を一体とした運行。 | 地域公共交通あり方検討会等でダイヤや停留所等を協議する際の参考意見とさせていただきます。 |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|---|-----|--|--|
| 34 | - | 全体 | <p>書いてあることは非常に素晴らしくごもっともであるが、ほぼ全てに渡り現実とかけ離れていると言わざるを得ない。</p> <p>以前に比べバスの減少により通院、買い物等に不便を感じ困っている人はたくさんいるし、解決の糸口も無く、その不満をどこにぶつけたらいいのかという人も私の周りにはたくさんいます。</p> <p>立派な冊子の割に住民が喜ぶ具体策に乏しいというのが正直な気持ちです。</p> | <p>本計画は、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通網を形成していこうとする計画です。</p> <p>P38の基本方針4に記載しているように、行政及び事業者だけでなく、市民と一緒に公共交通サービスの維持に努めます。</p> |
| 35 | - | 全体 | <p>この計画は、市民ひとり一人にとって「科学技術の発展した近代的な時代」に、人間の生存の基本である交通権保障の問題だ。</p> <p>自由に行き来する往來の自由、移動の自由の権利保障、そのためのインフラの一つだ。土台の道路やレール、港その上の上部構造としてのバス、タクシー、自動車、電車、汽車、船だ。</p> <p>運搬手段としての交通システムが、地球の温暖化や気候変動に影響し、変質をきたしている。いのちの安全・安心が危ぶまれ、基本的な人権や生存権を侵害するほどになっている。</p> <p>それらの運搬手段が出す廃棄ガスが大問題になっている。</p> <p>目次を見ると、そうした角度が見られない。津市全体の政策が問われる。第4章に上位・関連計画があるが、第2章に上位・関連計画を位置付けるべきである。上位計画が間違っていると話にならない。その点検から始めるべきである。排気ガスの観測データなど記述はゼロだ。地球温暖化問題がグローバルに論じられているとき、地方自治体の役割は大きい。記述も無いとはぴんぼけといわざるを得ない。第4章を設けているが、内容は表面づらをなぞっているだけだ。</p> <p>計画の理念が無い。極めて重要なインフラであり、運搬手段であり生活基盤の問題だ。だとするならば理念を明記すべきである。</p> <p>「計画策定の理念、目的」とするよう求める。市民の理解を得るために、理念をはっきりと明記することで、課題と問題がはっきりしてくるはずだ。第3章と第5章をまとめ「現状と課題」とするべきである。</p> | <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P23に以下の文章及び図を追加 エ 地球温暖化 <ul style="list-style-type: none"> 地球温暖化対策として、自家用車に比べて輸送量当たりの温室効果ガス排出量が少ない公共交通の利用促進が求められます。 図5-6 日本の各部門におけるCO2排出量 図5-7 輸送量当たりの二酸化炭素排出量 <p>その他については現行のままとします。</p> <p>【理由】</p> <p>本計画は、第2章から第4章で現状及び上位・関連計画を整理した上で、第5章で課題を整理するという構成としています。</p> <p>また、計画の理念については、第6章で基本的な方針として示しています。</p> |
| 36 | 9 | 資料編 | <p>ラ・ムー津南店(高茶屋)、ナフコプラザ芸濃インター店(芸濃町椋本)の2店を追加してください。</p> | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】</p> <p>「全国大型小売店舗総覧2019年版」により整理しており、延床面積が1,500㎡以上の百貨店、ショッピングセンター、総合スーパー、食品スーパーを対象としています。</p> |
| 37 | 9 | 資料編 | <p>番号26の「イオンモール津みなみ」を「イオンモール津南」に変更</p> | <p>ご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>【理由】</p> <p>大規模小売店舗立地法に基づく届出の店舗名称を用いていることから、実際の店舗名を追記します。</p> <p>【変更前】</p> <p>イオンモール津みなみ</p> <p>【変更後】</p> <p>イオンモール津みなみ(イオンモール津南)</p> |

| NO. | 頁 | 項目 | 意見 | 意見に対する考え方 |
|-----|----|-----|---|--|
| 38 | 42 | 資料編 | 「地域住民が主体となって椅子等の設置や管理ができるようなスキーム作りが必要である。」を「屋根とベンチの設置は道路責任者で全部やる。」に変更 | <p>現行のままとします。</p> <p>【理由】 ご意見いただいた箇所では、津市地域公共交通活性化協議会に設置した分科会で実施した第1次計画の評価結果を記載しています。</p> |
| 39 | 50 | 資料編 | 車の使い方を見直してもらうきっかけとなるような冊子を作成し、配布する。 | <p>ご意見いただいた箇所では、津市地域公共交通活性化協議会に設置した分科会で実施した第1次計画の評価結果を記載していますが、今後事業を実施していく上での参考にさせていただきます。</p> |
| 40 | - | - | <p>今回市から提起された計画は、今後の方向として各地域住民の意見を聞いて問題解決に取り組んでいただくことと受け止めました。ぜひ、旧市町村単位で問題、要解決策を出してほしい。具体策は、具体的なものであってほしいです。例えば、タクシー券の配布とか、もしできないのであれば理由を示し、そしたらどうするかというように追究してください。</p> | <p>計画推進体制については、P70の第9章に記載したとおりですが、地域公共交通あり方検討会から津市地域公共交通活性化協議会に対してより具体的な提言ができるよう、P62に記載した事業6-2に取り組みます。</p> |
| 41 | - | - | 買い物、病院に行きたいときに行けない老人(市民)のことを考えてほしい。 | <p>本計画は、市民の日常生活に必要な移動手段を確保するとともに、機能的かつ効率的な公共交通網を整備していくために策定するものです。</p> <p>津市には、様々な交通手段が存在しますが、鉄道や一般路線バスのサービスを享受することができない地域においては、津市コミュニティバスを運行し、買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段を確保します。</p> |
| 42 | - | - | <p>広報338号7ページで市民にあてて「第2次津市地域公共交通網形成計画」のパブリックコメントの告示が明示されているが、この告示で、きわめて重要なインフラであり、運搬手段であり、生活基盤の問題として、市民の何人が、満足に受け止めることができる内容か問いたい。ポスターにもならない。しかも、その期間は、32日間だ。専門用語も多い。3か月ぐらい必要ではないか。形骸化したアリバイ作りといえる。丁寧な運営姿勢を求める。</p> | <p>パブリックコメントは、「津市パブリックコメント手続に関する要綱」に基づき実施しました。</p> <p>なお、地域公共交通あり方検討会等においても説明しています。</p> |
| 43 | - | - | <p>津は豊かな文化も多く、スーパーや映画館など、とても人々に親しまれている。昔からある生活に欠かせない文化もあり、とても面白い。区画整理の行き届いた暮らしやすい町である。</p> | <p>ご意見として参考にさせていただきます。</p> |