

(5) バス利用促進策の事例

○バスの愛称を募集（兵庫県西宮市）

地域の大切なバスとして、親しみを持って利用してもらえるように、バスの愛称を一般公募により決めています。

出典：西宮市ホームページ

○ラッピング車両の導入（兵庫県小野市）

「ひまわり」や「あじさい」など、地域の皆さんに愛着のある絵柄の付いたラッピング車両を運行しています。

出典：小野市ホームページ

○車内での作品展示（京都府京都市）

地域の皆さんにとってより身近な乗り物になるよう、「動く市民ギャラリー」として、バス車内に児童生徒の描いた絵を展示したり、地域の活動やイベント情報を掲示したりしています。

出典：「醍醐コミュニティバス市民の会」公式ホームページ

○バスふれあい体験教室の開催（兵庫県加古川市）

少しでもバスの利用に慣れてもらうために、バス事業者が学校に出向き、利用方法の説明や体験乗車を実施しています。

出典：加古川市ホームページ

○公共交通乗り継ぎマップの発行（大阪府豊中市）

鉄道や路線バスがどのようなルートで運行されているのかがわかるだけでなく、乗り場までの行き方や所要時間など乗り継ぎに関する情報も盛り込んだ公共交通マップを発行しています。

出典：豊中市地域公共交通連携計画

○広報紙の発行（兵庫県神戸市）

コミュニティ新聞「くるくるバス通信」を発行し、利用状況や地域の出来事などを地域の皆さんにお知らせし、情報共有と利用の呼びかけを行っています。

出典：「住吉台くるくるバスを守る会」公式ホームページ

○1乗車100円キャンペーンの実施（大阪府吹田市）

実際にバスを利用して、良さを実感してもらうために、通常より安い運賃で乗車できるキャンペーンを期間限定で実施しています。

出典：吹田市ホームページ

(6) 市民生活交通導入計画

市民生活交通導入計画（様式1）				平成 年 月 日			
委員会名				代表者氏名			
運行形態							
運行経路	起点名称				終点名称		
	主要経由地の名称				運行距離	約	km
	運行経路設定の考え方						
	関係する区・自治会名						
	【概略図】※別添可。別添の場合は「別紙参照」と記載						

運行日	
運行ダイヤ	
車両	
運賃	※対距離運賃の場合は三角表を作成。
想定平均乗車人数 (1台あたり)	
想定収支率	
導入目的	
導入のメリット・デメリット	
地域の役割	
その他 特記事項	

(7) 市民生活交通導入検討申請書

市民生活交通導入検討申請書（様式2）				平成 年 月 日	
三田市長 あて					
市民生活交通導入計画（様式1）の内容により、導入検討について申請します。					
委員会名					
代表者氏名					
代表者 連絡先	住所	〒669-	三田市		
	電話番号			FAX番号	
	E-MAIL	@			
関係する区・自治会との 調整結果	関係する区・自治会名		調整結果（具体的に）		

(8) 対象地域住民利用意向調査票

対象地域住民利用意向調査票 (例)

現在、導入検討をすすめている新たな市民生活交通の概要は次のとおりです。

ここには、市民生活交通の運行概要を掲載します。

ここには、市民生活交通の運行経路を掲載します。

◆◆◆ 1 ページに記載の新たな市民生活交通の利用意向についてお聞きします。 ◆◆◆

問1 あなたは、この市民生活交通を利用すると思いますか？（○は1つ）

1 利用すると思う	2 利用しないと思う	3 わからない
↓ 問2へ	↓ 問4へ	↓ 問5へ

問2 どのくらいの頻度で利用すると思いますか？（○は1つ）

1 ほぼ毎日	2 週 2～3 日程度	3 週 1 日程度
4 月 1～2 日程度	5 年に数回程度	
↓ 問5へ		

問3 問2で“1、2、3”と回答された方にお聞きします。あなたが、もし利用するとしたら、どの曜日のどの時間帯に利用すると思いますか？（例にならって○をつけてください） → 回答後、問5へ

記入欄

例) 週3日利用の場合

時間帯	月	火	水	木	金	土	日
～7時							
7～8時		○		○			
8～9時							○
9～10時							
10～11時							
11～12時		○		○			
12～13時							
13～14時							
14～15時							○
15～16時							
16～17時							
17時～							

時間帯	月	火	水	木	金	土	日
～7時							
7～8時							
8～9時							
9～10時							
10～11時							
11～12時							
12～13時							
13～14時							
14～15時							
15～16時							
16～17時							
17時～							

問4 問1で「利用しないと思う」と回答された方にお聞きします。その理由は？（○は1つ）

1 運行経路沿線に用事がない	4 利用したい時間と合わない
2 今の公共交通（電車、路線バス、タクシー等）で十分	5 運賃が高い
3 自家用車、バイクなどを利用	6 最寄りのバス停が遠い
7 身体的に公共交通を利用した外出が難しい	8 乗り継ぎが不便
9 その他（	）

↓ 問8へ

問5 この市民生活交通を利用する場合、あなたが望む運行条件についてお聞きします。

(1) 目的地までの片道乗車時間は分まで？（〇は1つ）

- | | | |
|---------|---------|---------|
| 1 10分まで | 2 20分まで | 3 30分まで |
| 4 40分まで | 5 50分まで | 6 60分まで |

(2) 最低必要な運行本数は、1日何往復？（〇は1つ）

- | | | |
|-------|-------|---------|
| 1 1往復 | 2 2往復 | 3 3往復 |
| 4 4往復 | 5 5往復 | 6 6往復以上 |

(3) 運行時間帯は？

a) 始発（〇は1つ）

- | | | |
|-----------|------------|---------|
| 1 午前6時台まで | 2 午前7時台 | 3 午前8時台 |
| 4 午前9時台 | 5 午前10時台以降 | |

b) 最終（〇は1つ）

- | | | |
|-----------|-----------|---------|
| 1 午後3時台まで | 2 午後4時台 | 3 午後5時台 |
| 4 午後6時台 | 5 午後7時台以降 | |

(4) 1回あたりの運賃は？（〇は1つ）

- | | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 1 600円まで | 2 500円まで | 3 400円まで | 4 300円まで |
| 5 200円まで | 6 100円まで | | |

(5) 最も重視する運行条件は？（〇は1つ）

- | | | | |
|--------|--------|---------|------|
| 1 所要時間 | 2 運行本数 | 3 運行時間帯 | 4 運賃 |
| 5 運行経路 | 6 車両 | 7 その他（ | ） |

問6 この市民生活交通が運行されると、あなたの外出する機会は増えると思いますか？（〇は1つ）

- | | | |
|----------|------------|---------|
| 1 増えると思う | 2 変わらないと思う | 3 わからない |
|----------|------------|---------|

問7 この市民生活交通を導入し、継続的に運行ができるようにするために、あなたご自身が協力できることはありますか？（〇は1つ）

- | |
|--|
| 1 地域が便利になるので、運賃以外に運行のための負担金を支払っても良い
（例：世帯あたり千円/月） |
| 2 積極的にこの市民生活交通に乗るようにしたい |
| 3 友人・知人に乗るように働きかけたい |
| 4 この市民生活交通を活用したイベントなどを考えたい |
| 5 特に何もできない |
| 6 その他（ |
| ） |

◆◆◆◆◆◆◆◆ あなたの普段の外出行動についてお聞きます。 ◆◆◆◆◆◆◆◆

問8 あなたが、もっとも利用する最寄りの駅、バス停は？ また、その利用頻度は？

(1) 最寄りの駅

a) もっとも利用する最寄り駅 (○は1つ)

- | | |
|-------------------|-----------|
| 1 JR 三田駅 | 2 JR 新三田駅 |
| 3 JR 広野駅 | 4 JR 相野駅 |
| 5 JR 藍本駅 | 6 神戸電鉄横山駅 |
| 7 神戸電鉄三田本町駅 | |
| 8 神戸電鉄三田駅 | |
| 9 神戸電鉄フラワータウン駅 | |
| 10 神戸電鉄南ウッディタウン駅 | |
| 11 神戸電鉄ウッディタウン中央駅 | |
| 12 その他 () | |
| 13 鉄道は利用しない | |

b) 頻度 (○は1つ)

- | | |
|-----------|-------------|
| 1 ほぼ毎日 | 2 週 2~3 日程度 |
| 3 週 1 日程度 | 4 月 1~2 日程度 |
| 5 年に数回程度 | |

c) 駅までの交通手段 (○は1つ)

- | | | |
|---------------|--------|-------|
| 1 徒歩 | 2 自転車 | 3 バイク |
| 4 路線バス | 5 タクシー | |
| 6 自分で運転する自動車 | | |
| 7 人に乗せてもらう自動車 | | |
| 8 その他 () | | |

(2) 最寄りのバス停

a) もっとも利用する最寄りバス停 (○は1つ)

- | | |
|-------------|----------|
| 1 バス停 A | 2 バス停 B |
| 3 バス停 C | 4 バス停 D |
| 5 バス停 E | 6 バス停 F |
| 7 バス停 G | 8 バス停 H |
| 9 バス停 I | 10 バス停 J |
| 11 バス停 K | 12 バス停 L |
| 13 バス停 M | 14 バス停 N |
| 15 その他 () | |
| 16 バスは利用しない | |

b) 頻度 (○は1つ)

- | | |
|-----------|-------------|
| 1 ほぼ毎日 | 2 週 2~3 日程度 |
| 3 週 1 日程度 | 4 月 1~2 日程度 |
| 5 年に数回程度 | |

c) バス停までの交通手段 (○は1つ)

- | | |
|---------------|-------|
| 1 徒歩 | 2 自転車 |
| 3 バイク | |
| 4 自分で運転する自動車 | |
| 5 人に乗せてもらう自動車 | |
| 6 その他 () | |

◆◆◆◆◆◆◆◆ あなたご自身のことについてお聞きます。 ◆◆◆◆◆◆◆◆

問9 性別は？ (○は1つ)

- | | |
|------|------|
| 1 男性 | 2 女性 |
|------|------|

問10 平成〇年〇月〇日現在の年齢は？ (○は1つ)

- | | | | |
|-----------|------------|------------|------------|
| 1 19 歳以下 | 2 20~24 歳 | 3 25~29 歳 | 4 30~34 歳 |
| 5 35~39 歳 | 6 40~44 歳 | 7 45~49 歳 | 8 50~54 歳 |
| 9 55~59 歳 | 10 60~64 歳 | 11 65~69 歳 | 12 70~74 歳 |
| 13 75 歳以上 | | | |



(9) 参考図書

- ・『コミュニティバスの導入ノウハウ』株式会社現代文化研究所，2006.8
- ・『バスサービスハンドブック』土木学会，2006.11
- ・『生活支援の地域公共交通』学芸出版社，2009.4
- ・『成功するコミュニティバス』学芸出版社，2009.11
- ・『地域交通の手引き』川崎市，2007.3
- ・『コミュニティバス・アセスメント指針』兵庫県，2008.3
- ・『NPO等自主運行バス導入マニュアル』兵庫県，2008.3
- ・『コミュニティバス 導入の手引き』相模原市，2008.3
- ・『市川市コミュニティバス運行指針』市川市，2009.3

(10) 検討経緯

□平成 21 年度 検討委員会

開催日		検討委員会内容
第1回	平成 21 年 10 月 26 日	【報告事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・これからの地域コミュニティ交通とそのあり方 ・バス事業の現状 ・市での検討経緯 【審議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の自動車運転 ・検討の進め方について
第2回	11 月 26 日	【報告事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・本市の人口分布と高齢化の状況 ・市内バスネットワークとサービス状況 ・高齢者の自動車運転免許返納制度と返納状況 ・市内事業者の食料品・日用品の宅配サービス 【審議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート案について
市民アンケート実施（平成 21 年 12 月実施）		
第3回	平成 22 年 1 月 28 日	【報告事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート結果（中間集計） ・高齢者バス・鉄道運賃助成 ・バス運行コスト 【審議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・提言の作成に向けて（これまでの議論の整理）
第4回	2 月 22 日	【審議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・提言について
第5回	3 月 10 日	【報告事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・神奈川県相模原市の取り組み 【審議事項】 <ul style="list-style-type: none"> ・提言書（案）について
提言書『三田市の市民生活交通のあり方について』（平成 22 年 3 月 25 日提出）		

(敬称略)

区分	所属	氏名
学識者	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	北川 博巳
市民団体代表	三田市区長・自治会長連合会	会長 増田 和彦
	三田市社会福祉協議会	会長 島村 敏夫
	三田市商工会	副会長 中西 郁
	三田市連合婦人会	副会長 野田 澄子
	三田市老人クラブ連合会	副会長 藤本 武史
市民代表	公募委員	梶本 美智子
		河野 眞吾
		丈野 保
事業者	神姫バス株式会社三田営業所	所長 中島 哲也
	阪急田園バス株式会社自動車事業部	部長 角 洋介
行政	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所	主幹 橋丘 真
	兵庫県三田警察署交通課	課長 中村 佳司

委嘱期間：平成 21 年 10 月 26 日から平成 22 年 3 月 31 日まで

□平成 22 年度 検討委員会

開催日		検討委員会内容
第1回	平成 22 年 10 月 4 日	【報告事項】 ・公共交通の現状 ・市の現状 ・提言書について 【審議事項】 ・指針の役割について
第2回	10 月 28 日	【報告事項】 ・検討委員会の目指すところと導入検討指針 【審議事項】 ・導入条件の検討 ・市民説明会について
第3回	11 月 29 日	【報告事項】 ・第 2 回検討委員会の振り返り 【審議事項】 ・新たな市民生活交通の運行継続条件 ・導入検討の流れと役割分担
第4回	12 月 14 日	【審議事項】 ・新たな市民生活交通導入検討指針（委員会案）につ いて ・市民説明会について ・パブリックコメントの実施について
市民説明会（平成 23 年 1 月 15 日）		
第5回	平成 23 年 1 月 15 日	【審議事項】 ・市民説明会の振り返り
パブリックコメント（平成 23 年 1 月 15 日～2 月 3 日）		
第6回	2 月 18 日	【報告事項】 ・山口県山口市の取り組み ・パブリックコメント実施結果 【審議事項】 ・新たな市民生活交通導入検討指針（案）について
答申（平成 23 年 3 月 7 日）		

(敬称略)

区分	所属	氏名
学識者	兵庫県立福祉のまちづくり研究所	北川 博巳
市民団体代表	三田市区長・自治会長連合会	会長 増田 和彦
		常任理事 長田 俊明
		会計 福井 英男
	三田市社会福祉協議会	会長 島村 敏夫
	三田市商工会	会長 松原 正武
	三田市連合婦人会	副会長 野田 澄子
	三田市老人クラブ連合会	会長 藤本 武史
市民代表	公募委員	梶本 美智子
		丈野 保
		藤井 真理
事業者	神姫バス株式会社三田営業所	所長 高原 浩三
	日本交通株式会社三田営業所（社団法人兵 庫県タクシー協会三田地区代表）	所長 中川 梅次郎
行政	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所	主幹 橋丘 真
	兵庫県三田警察署交通課	課長 足立 伸二

委嘱期間：平成 22 年 10 月 4 日から平成 23 年 3 月 31 日まで

(11) 諮問書及び答申書

○諮問書

平成22年10月4日

三田市コミュニティバス等検討委員会
委員長 北川 博巳 様

三田市長 竹 内 英 昭

新たな市民生活交通の導入に向けた指針について（諮問）

平成22年3月、三田市コミュニティバス等検討委員会から提出された提言を踏まえ、三田市の市民生活交通のあり方をより具体化するため、新たな市民生活交通の導入指針を策定したいので、下記の事項について、調査、審議を求めます。

記

- 1 市民・事業者・行政の役割
- 2 導入条件（対象地域、運行形態等）
- 3 運行継続条件（運行実績評価等）

○答申書

平成23年3月7日

三田市長 竹 内 英 昭 様

三田市コミュニティバス等検討委員会
委員長 北川 博巳

新たな市民生活交通の導入に向けた指針について（答申）

平成22年10月4日、本検討委員会に諮問された事項について、本検討委員会において慎重に調査、審議をした結果がまとまりましたので、別添のとおり答申します。

※ 別添：『新たな市民生活交通導入検討指針（委員会案）』

(12) 答申にあたって

高齢社会の進展とともに、自動車を運転しない・できない高齢者の方たちの生活と移動に関する問題が全国各地で大きく取り上げられており、現在国や多くの地方自治体でその解決策を模索しております。三田市内の路線バス網は都市部の通勤・通学を中心に非常に充実しており、今のところ路線の減便・撤退はありませんが、路線バスの運行頻度が少ない地域や公共交通の空白化している地域もあり、山間地・交通空白地を中心とした移動手段の確保は大きな地域課題となることが考えられます。そのため、都市部、傾斜地および山間地を有している三田市におきましては、公共交通の実情、および地域特性に合わせた交通手段の提供は本格的に必要となります。

多くの地方自治体では路線バスの補完的な交通手段として、コミュニティバスを導入することが多いのですが、利用者数が伸びず運営が苦しい実情にあります。多くは運行に必要な経費が運賃収入を大幅に上回り、存続に関して合意を得ることが難しく、結果的に高齢者のモビリティを確保することが困難となっている現状にあるようです。

一方、市民が中心となって交通手段を提供することが法的にも可能となり、過疎地を中心に市民参加によって移動手段が確保された事例も少なからず出てきました。これからは市民・行政・交通事業者が協働しながら維持と活性化に向けた取り組みをしていくことも非常に大切であり、それに向けての市独自の仕組みづくりも重要と思われれます。

昨年度、三田市におきましても市民アンケートの結果や参考事例をベースにしなが、コミュニティバス等の市民生活交通手段の位置づけから移動手段の確保に対する地域づくりの必要性に至るまでを検討委員会で議論してまいりました。そこでは、地域・事業者・行政が協働しながら取り組んでいく必要があること、そのためには導入に向けての指針が必要であることについても議論され、これらを提言書「三田市の市民生活交通のあり方について」としてまとめ答申をいたしました。

これからは地域にお住まいの方々が様々なアイデアを出し合って、自治体がそれらのアイデアを組み入れて交通手段の提供を実現すること、コスト面での問題や運行後の利用促進などの課題についても、地域の方たちで克服し、持続可能な交通手段としていくことが必要です。

この指針（委員会案）は、これらのことを念頭に検討委員会がこれまで6回にわたって議論を重ねてきた内容を取りまとめたものです。地域の交通は自分たちでも守り・育てていくという理念から導入検討の流れまでを取りまとめております。この指針によって、三田市民の皆さんが、いつまでも安全で安心して暮らすことができ、さらには活力を持って住むことができる一助になれば幸いです。

平成23年3月7日
三田市コミュニティバス等検討委員会
委員長 北川博巳

(13) 市民説明会の主な意見に対する検討委員会の考え方

○実施概要

- (1)開催日：平成 23 年 1 月 15 日（土） 14 時 30 分～16 時 20 分
 (2)参加人数：36 名

○意見の分類とその件数

- (1)指針案に関する事 8 件
 (2)運行等に関する要望 5 件
 (3)その他の要望 1 件

○意見の対応区分とその件数

- A：意見を踏まえて案を修正、又は追加記載したもの 0 件
 B：事業実施にあたって考慮すべきとして参考とするもの 8 件
 C：既に記載済み、対応済みのもの 4 件
 D：反映が困難なもの 2 件
 E：情報、感想、その他の事項に関するもの 0 件

○意見の概要と検討委員会の考え方

(1)指針案に関する事

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	公共交通の便数が 1 日あたり 2、3 本の地域は、現在の検討の中でどのように考えているのか。	指針案 p6 に記載のとおり、市内にはたとえバス停があったとしても、運行本数が 2 時間に 1 本未満のバス停があることから、そういった地域は他の地域に比べて考慮も必要だと考えています。	C
2	いまだに 1.5km 以上歩いて小学校に通学している生徒がいる。現在の指針案は、通学について触れていないので、その点も検討して欲しい。	通学に必要なバスは、市が神姫バスに赤字補助をして運行しています。特定の地域だけ走らせるのは困難ですので、通常の路線が走っている部分は、それを利用して頂きたいと思います。	D
3	ステップ 1 で「委員会を設立」とあるが、地域で意見をまとめるのは難しいのではないか。	地域が中心となって検討し、取り組む意志を持っていることが運行継続につながるため、地域で委員会を設立していただくことを必須条件にしています。	B
4	ステップ 1 の「委員会を設立」は大変だと感じた。	そのために市は地域で説明会を開催するなど委員会設立に向けた支援をします。	B

5	ステップ1で「公共交通の現状を把握」とあるが、坂などの有無、年齢、身体的条件も考慮する必要があるのではないか。	ご指摘のとおり、利用者のニーズを把握し、運行計画に反映することは、継続的に運行していく上で、とても重要なことですが、それらはステップ2以降で検討していただくことになり、ステップ3の利用意向調査なども踏まえ、運行計画に反映していただける指針としています。	C
6	「新たに移動手段を必要とする地域が発案する」ということは、地域自治をある程度認めるということの始まりなのか。	道路運送法の規定がありますので、地域の方が地域自治の中で走らせたいということであっても、法律上認められない場合があります。また、利害関係者の調整を図る地域公共交通会議で、交通事業者等の同意が得られなければ、運行することができない場合があります。	D
7	採算性の悪いケースについては、行政が財政負担し、採算性を確保させようと考えているのか。	指針案 p16 に記載のとおり、収支率を40%と考えていますので、行政が最大60%までは負担するような形で指針をまとめています。	C
8	需要予測を充分に行って欲しい。	指針案 p21 に記載のとおり、地域から導入検討申請書の提出がありましたら、地域と市が協力して意向調査を実施し、需要予測するような形で指針をまとめています。	C

(2) 運行等に関する要望

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	自由に歩くことが困難なことに加え、坂が多いため、バスが自宅近辺の幹線道路を走行しても乗車することができない。自宅前ぐらまで来るようにしてもらいたい。	誰もが利用しやすい運行計画にすることはとても大切なことですが、乗合交通は、利用者全員の都合に合わせて運行することはできませんので、利用者のニーズを的確に運行計画に反映するようにしていただきたいと思います。条件が整えば、そのような運行も可能です。	B
2	コミュニティバスは手を挙げたら止まるバスにして欲しい。		B
3	小さなバスでいいので、コミュニティの中を走行して欲しい。そうすれば、子どもや高齢者も乗車し、自家用車の利用が減るのではないか。	ラッシュ時は大きなバス、昼間は小さなバスという使い分けをすると2台のバスが必要になりますから、必ずしも小さなバスを選択すれば経費が安くなるとは一概に言えません。そういったことから経費や運賃収入とのバランスも図りながら、地域にふさわしい運行計画を策定していただきたいと思います。条件が整えば、そのような運行も可能です。	B
4	家の近くまで来るのであれば、相応の運賃で運行しても良いと思う。		B
5	以前は地区内で大きなバスの走行は危ないという意見があったが、小さなバスであれば走行できる。実際、塾のバスが走行している。塾のバスは、昼間子どもが学校に行っている間、空いているのではないか。提携を結んで有効活用して欲しい。	たとえ車庫に止まっているバスでも、その車両を使用すると価値が減耗するため、それに対する費用負担は求められると思いますが、車両所有者の了解が得られ、他の方法に比べて経費が安くなる場合は運賃を安くすることなどができますから、指針に基づいて、そのような運行方法を地域で検討いただき、その上で市や事業者のほうでできることがあれば支援します。	B

(3) その他の要望

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	答申にあたり、各地域で説明会を開催し、地域の意見を集約して欲しい。	地域の意見は、地域で運行計画を策定する際に十分反映いただける指針としています。指針に基づき、地域が導入検討を進めていく上で、指針の説明など市や事業者のほうでできることがあれば支援します。	B

(14)パブリックコメントの意見に対する検討委員会の考え方

○実施概要

- (1)実施期間 平成 23 年 1 月 15 日（土）～2 月 3 日（木）
- (2)閲覧方法 (ア) 市企画政策課、広報課窓口での閲覧
(イ) 各市民センター等での閲覧（市内 10 カ所）
(ウ) 市ホームページでの閲覧
- (3)意見件数 25 件（5 名）

○意見の分類とその件数

- (1)指針案に関する意見 18 件
- (2)運行等に関する要望 5 件
- (3)その他の要望 2 件

○意見の対応区分とその件数

- A：意見を踏まえて案を修正、又は追加記載したもの 7 件
- B：事業実施にあたって考慮すべきとして参考とするもの 8 件
- C：既に記載済み、対応済みのもの 2 件
- D：反映が困難なもの 7 件
- E：情報、感想、その他の事項に関するもの 1 件

○意見の概要と検討委員会の考え方

(1)指針案に関すること

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	利用人数が成否を決める鍵だと思うが、買い物に対するポイント制や賛助金の協力など利用促進方法は検討していないのか。	ご指摘のとおり、利用人数が少ない場合は、費用が収入を大幅に上回り運行を継続することができなくなります。地域で利用促進を凶っていただくことが継続運行につながりますので、他地域の取り組み事例を指針案 p24、25、33（本指針では、p35）に追加記載します。また、利用者数を重視したダイヤ設定や運行内容に見合った運賃設定が必要であることを p12、p14 追加記載します。	A
2	地域住民が愛着の持てる市民生活交通となるように車両のデザインや愛称に住民のアイデアを取り入れてはどうか。	地域の皆さんに愛着を持っていただくことは利用促進につながりますので、それらを取り組み事例として、指針案 p33（本指針では、p35）に追加記載します。	A

3	バス停の維持管理も地域住民でできるのではないか。	持続可能な市民生活交通にするためには、地域で創り、守り、育てていく取り組みが必要であるため、指針案 p23 に「維持管理について」追加記載します。	A
4	デマンド運行は、高齢者にとって予約が煩わしい場合もあり、運行費用も定時定路線と大きく変わらないことなどから、その選択は地域特性に応じて判断する必要があるのではないか。	指針案 p8 に記載のとおり、運行形態は一般乗合型の定時定路線運行を基本としていますが、地域の実情にに応じて、デマンド運行も選択できる指針としています。ご指摘のとおり、予約が煩わしいことなどを指針案 p8 に追加記載します。	A
5	利用者の利便性を確保するため、既存の路線バス等との乗り継ぎを考慮した運行ダイヤの設定や待合環境の整った乗り継ぎ場所の選択が必要ではないか。	指針案 p8～p14 に記載のとおり、利便性の低下は、利用人数の減少につながりますから、地域で運行計画を策定する際に、そのような運行ダイヤの設定やバス停の設置を検討していただく必要があります。	C
6	委員会のメンバーは、交通弱者の方のみを対象にするのではなく、様々な立場の住民で構成する必要があるのではないか。	指針案 p19 に記載のとおり、地域のニーズを的確に運行計画に反映していただくため、指針案では地域住民の代表として活動できる方を委員に選出し、委員会を設立していただくこととしています。	C
7	これまでの『お願い型』（行政主導で、住民の姿勢は「走らせてほしい」）から『参画型』（地域主導・行政支援で、住民の姿勢は「走らせたい」）を推進する指針に賛同します。	昨今、地域の公共交通を取り巻く環境は、大変厳しい状況を迎え、もはや交通事業者や行政だけで維持・存続できるものではなくなってきています。そこで地域社会全体の問題として捉え、利用者や地域住民の皆さんが主体となって計画し、事業者や行政の支援を受けて運営・運行ができるよう導入検討のルールを指針としてまとめていきます。	E
8	「市内には、広く鉄道やバス路線が運行され、充実している」(p1)との現状分析に納得できない。この判断に基づいて指針がまとめられているのは、交通不便地域住民へ過度の負担を強いることになるのではないか。	指針案はH21年度に提出された提言をもとにまとめています。ご指摘の現状分析は 21 年度に実施した市民アンケートで最寄りの駅・バス停までの所要時間や運行頻度について調査した結果によるものです。(提言書 p4) また、同様に交通不便地域についても同アンケート結果により、優先度が高い地域としています。(提言書 p5、6)	D
9	交通不便地域図(p28)に市民の居住状況を判断する凡例及び説明がないのは不備ではないか。	ご指摘のとおり、凡例を追加記載させていただきます。	A

10	「地域のニーズに合致した路線設定」(p9)としつつも、一方で「既存路線バスとの競合回避」するために重複区間についてバス停の設置を排除するような指針では、市民の満足する市民生活交通は確保できないのではないか。	路線バスが運行されている路線で新たな市民生活交通を運行すると、路線バスの乗客を奪うことになり、バス事業者は路線を廃止します。したがって、新たな市民生活交通の導入検討は、路線バスの乗客を奪わない範囲で「地域のニーズに合致した路線設定」をしていただく指針としています。	D
11	地域のニーズは、現運行内容に欠ける点があるから生じるもので、真に地域住民のニーズを満たす上で障害となる内容は削除すべき。(p17 導入検討のポイント③は不適切)		D
12	新たな市民生活交通は、既存バス路線停留所より末端の地域住民を対象としているが、既存バス路線に乗換を強いられるのであれば、利便性が損なわれるのではないか。		D
13	交通不便地域を駅・バス停までの距離と運行内容で捉えているが、高齢者・障害者にとっては、地域内の道路勾配等の状況により一様ではないのではないか。	視覚的にわかりやすいことから交通不便地域を鉄道駅やバス停からの距離やサービス水準で図示する方法が一般的に使用されていますが、ご指摘のとおり、地理的条件も考慮が必要であると考えられるため、指針案 p6 に「坂道や河川等の地理的条件について」追加記載します。	A
14	「一般乗合型」は、運行経費がかさむことが欠点とされているが、「自主運行型」であっても運転手等を確保しようとすれば、経費がかさむので、事業者が補助金が支出されていることを考えれば、欠点とするのは偏った表記ではないか。	新たな市民生活交通の運行にあたり、受託した事業者が市が補助金を支出することはありません。検討委員会では、他地域の運行事例をもとに「一般乗合型」と「自主運行型」の経費比較をしましたが、自主運行型で運転手の経費を含めた場合でも、「一般乗合型」のほうが3~4倍経費がかさむこととなりますので、「運行経費がかさむ」という記載をしています。	D
15	地域公共交通会議の構成員の資格、員数が不明。事業者とは何か。	地域公共交通会議は、道路運送法等に基づき、市が要綱等を制定して設置します。ご指摘の点については、要綱等で規定することになりますので、指針には記載しておりません。事業者とは、道路運送法に規定する旅客自動車運送事業者のことです。	D
16	地域公共交通会議で協議内容について全員の同意が必要とあるが、全員の同意は無理ではないか。	全員の同意が得られるべきですが、国土交通省の通達に合わせ、指針案 p22 を「協議が調った場合に合意があったものとみなす」と修正します。	A

17	「事業者は安全で快適な運行を行います」とした後に「自主運行の場合も…」と事業者を優先的に扱った表記にするのは、自主運行に不安を覚えさせるのではないか。	ボランティア等が運行する自主運行型は、バス・タクシー事業同様に輸送の安全及び旅客の利便の確保を実現するため、道路運送法で運行管理体制等が明確に定められていますが、バス・タクシー事業が成り立たない交通空白地域においてのみ許可される運行形態のため、一般乗合型を優先的に扱っています。	D
18	地域で委員会を設立する際、行政はどんな支援態勢を考えているのか見えてこない。地域が一步前へ出られるような表現にすべきではないか。	導入検討を円滑に進めるためには、新たな市民生活交通を必要とする地域の皆さんに導入検討指針の内容を理解していただき、共通認識を持っていただく必要があるため、市は周知活動に努めます。	B

(2) 運行に関する要望

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	路線バスが午前 2 便、午後 2 便しかなく、午後から出かける場合、帰りはタクシーになる。今はまだ自分で車が運転できるが、将来運転できなくなった時のために、市の補助で運賃が 300 円ぐらいの乗合タクシーの運行計画を今から進めてほしい。	新たな市民生活交通の導入検討にあたっては、指針に基づき、運行日や運行ダイヤ、バス停の位置、車両、運賃などを地域で検討していただくこととなりますが、指針案 p6 にありますように市内にはたとえばバス停があったとしても、運行本数が 2 時間に 1 本未満のバス停があることなどから、これらの地域は他の地域に比べて考慮も必要だと考えています。	B
2	坂道が多いので、国道ではなく、地区内を走ってほしい。		B
3	神姫バスの市民病院行きの始発が病院の受付時間に間に合わない。		B
4	路線バスの最終が午後 4 時なので不便。		B
5	土日の午前中に駅に行く路線バスがなく不便。		B

(3) その他の要望

No.	意見の概要	検討委員会の考え方	区分
1	交通不便地域をはじめとする地域住民の意見をもっと聞くべきではないか。	地域の意見は、地域で運行計画を策定する際に十分反映いただける指針としています。指針に基づき、地域で導入検討を進めていく上で、指針の説明など市や事業者のほうでできることがあれば支援します。	B
2	地元で意見交換会を数回してほしい。		B