

加東市地域公共交通網形成計画（案）に係るパブリックコメントに寄せられた意見に対する考え方について

平成 28 年 11 月 17 日から平成 28 年 12 月 16 日までの間、市のホームページや企画協働課窓口で「加東市地域公共交通網形成計画(案)」を公表し、意見を募集しました。貴重なご意見をお寄せいただき、誠にありがとうございました。
お寄せいただいたご意見と、それに対する考え方を次のとおりお示いたします。

【パブリックコメントの概要】

- 1 募集期間 平成 28 年 11 月 17 日(木)～平成 28 年 12 月 16 日(金)
- 2 提出件数 22 件(6 人)
- 3 意見の取扱い
 - A:修正(計画案を加筆・修正し計画に反映させるご意見)・・・4件
 - B:記載済(計画案に趣旨や考え方がすでに記載されているご意見)・・・5件
 - C:参考(今後の地域公共交通に関して、参考とさせていただくご意見)・・・3件
 - D:回答(質問、意見に答えるもの)・・・10件

番 号	意見等	意見の取扱い	意見に対する考え方の要旨
1	8年前の提言書より内容が後退している。	D	本計画は、「暮らしを支え、交流を促進し、地域が主体的に取り組む、持続可能な地域公共交通」を地域公共交通の将来像に掲げ、これを実現するための目標や具体的施策を示すとともに、関係する組織等の役割や実施時期を明記し、持続可能な公共交通の実現に取り組んでいくこととしています。さらに実行性及び実効性を確保するために、計画の点検・評価、検証する取組も取り入れています。平成 20 年度に取りまとめていただいた提言書より踏み込んだ内容であると捉えています。
2	市民から1円も運賃をもらわないでも1億円程度で10路線コミュニティバスを運行できるのに、なぜしないのか。前回の提言書でも市民の7割	D	番号1の「意見に対する市の考え方の要旨」にも示しておりますとおり持続可能な公共交通の実現を目指していますので、「とりあえず

番号	意見等	意見の 取扱い	意見に対する考え方の要旨
	<p>が新たな移動手段を要望していた。また地元主導では危険だし、限界があります。</p> <p>米田ふれあい線もきよみず線もタクシーより経費がかかっている。米田ふれあい線 1人往復5千円程度、きよみず線8千円程度 タクシー2人乗ればお釣りがくるのにもう2地域増やすのは考えられない。</p>		<p>コミュニティバスを導入する」ということは考えておりません。</p> <p>持続可能な公共交通を実現していくためには、地域の主体的な関わりが不可欠であり、現在取り組んでいる市町村運営有償運送は年々利用者が増えるなど、有効な手段と認識しています。運行の安全管理についてはその重要性を十分認識し、万一のことがないように安全確保の徹底に努め、運営についても地域と共に取り組んでいます。</p> <p>経費に関するご意見について、その内容が不明ですが、市町村運営有償運送は、地域の協力を得て取り組んでいることから、タクシーより低予算であると認識しています。</p>
3	<p>市民のための計画でなく、JR、神姫バスやタクシー会社のための計画ではないか？</p>	D	<p>市民にとって重要な移動手段である地域公共交通の維持確保のためには、交通事業者と協働で取り組んでいく必要があります。行政、交通事業者、市民及び地域、企業・団体が一体となって本計画に掲げた様々な施策に取り組むこととしています。</p>
4	<p>この計画が100%実施されても、免許を返納できない。</p>	D	<p>自家用車に依存したライフスタイルが浸透している加東市においては、今後も自家用車による移動が基本になると予想されますが、高齢者による交通事故は年々増えています。高齢者の方には自家用車から地域公共交通へ転換していただけるよう、交通施策の充実に取り組んでいきます。</p>
5	<p>南山地区は人口も急速に増大しているにもかかわらず公共交通機関は皆無。</p>	D	<p>現在、南山地区では、東条地域を循環する路線バスが運行しています。市民ニーズを踏まえ、より利用しやすい路線となるよう、今後も交通事業者等と協議していきます。</p>

番号	意見等	意見の 取扱い	意見に対する考え方の要旨
6	市バスが時折通っているが、ほとんど乗客が乗っていない。朝の通学時には小中学生が利用しているが、買い物等の利用は現実的な時間間隔ではない。コミュニティバス、乗合タクシー等の利用を検討、又 南山・天神⇄社中心部のバス路線を実用化する。	C	東条地域を循環する路線バスについては、天神電鉄小野駅線の昼間の時間帯を活用して始めたものです。今後については、より利用していただきやすい路線や交通形態を導入するために、地域や交通事業者等と協議していきます。
7	中国道高速バス停を東条インターに作る(天神と交互に停車するようバス会社に申し入れを行う。)	D	中国ハイウェイバス停をひょうご東条インター周辺に新設してほしいという要望を交通事業者へ伝えてはいますが、いい回答を得られていません。
8	滝野地区、その他の地域についても同様の配慮が欲しい。	C	本計画は加東市全域を対象区域としていますので、それぞれの地域にあった交通施策に取り組んでいきます。
9	現在自分は自家用車の運転が出来るのでどこへでも自由に動けるのであまり不自由を感じないのですが、運転が出来なくなったらどうしようかと不安でなりません。アンケートの集計結果にもあるように最優先は利便性です。これは神姫バスやJR、タクシー等の営利業者に任せたのでは成り立ちません。損得を度外視して運営しなければ、利用者も伸びないし、必ず挫折します。少なくとも自家用車感覚で利用できる交通システムでなければ無理にでも自家用車を利用することになるでしょう。それを公営の交通システムに乗り換えさせるには運行頻度を上げるしかありません。そのためには幹線道路は数台の小型バスを市が調達してピストン運転をする、最初は利用者も少ないかもしれませんが、だんだん増えてくるでしょう。料金も安いに越したことはありませんが、どうやって経費をひねり出すか、市民税や広告費あるいは寄付等いろいろ知恵を絞らねばなりません。例えばスーパーやコンビニ広告費の多いところは車両の乗り入れ頻度を上げるとか、細かいことを言うとキリがありませんが、知恵の出どころ	D	公共交通サービスを向上させることで利用者が増加するということは事実ですが、大都市と同様のダイヤを加東市で実現することは、利用の対象となる方の絶対数が違うことから困難です。また、運行における経費の大部分は運転手等の人件費が占め、小型バスであっても、運行回数が増えれば経費は増えます。 少しでも利用していただきやすいようなダイヤやルートになるように、交通事業者等と調整していきますので、市民の皆様も公共交通機関を積極的にご利用いただくなどのご協力をお願いします。

番号	意見等	意見の 取扱い	意見に対する考え方の要旨
	<p>ろです。</p> <p>小型バスの運行頻度が高くなれば待合所も簡単なものでいいし、その分にかかる費用も他へ回せます。</p> <p>利益は二の次です、利便性、すなわち低運賃で運行回数を増やすことです。10分間隔でバスが来れば誰でも利用するでしょう。大都市の電車なんかいちいち発車時間を調べなくても不便を感じません、電車の駅の周辺の人ほとんど自家用車を持っていません。そこまで高望みしませんが一歩ずつ近づいていきましょう。知恵を出していきましょう。とにかく実行です。焦点を絞って実行すれば必ず問題が見つかります。考えているだけでは前へ進みません。</p>		
10	<p>幹線道路から離れた人の移動手段をどうするか、難しいところですが、自家用タクシー的な車あるいは安価な専用市営タクシーで定期券あるいは回数券を発行してその区間だけ安くして幹線道路まで移動する。</p>	B	<p>交通事業者による交通サービスが確保できない公共交通空白地の解消等にはまず、地域の主体的な取組による市町村運営有償運送の導入を進め、場合によっては乗合タクシーの導入等、タクシーの有効活用に向けた取組を進めます。</p>
11	<p>パーク＆ライドという考え方も検討されているようですが、無いに越したことはありませんが、パーク場所まで自家用車を利用するくらいならそのまま目的地まで行ってしまったほうがいいし、駐車場を確保するのも大変です。遠方へ出かける人は今でもパーク＆ライドしているので今回の問題と離れたほうが良いと思います。</p>	D	<p>鉄道、高速バスの利用者の方から、駐車場、駐輪場を整備してほしいという要望が多くあります。利便性を高めることで、さらなる利用につながるため、施策2「パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保」においてパーク＆ライドを推進します。</p>

番号	意見等	意見の取扱い	意見に対する考え方の要旨
12	ガラガラの大型神姫バスが走っているのを見ると胸が痛みます。誰が考えたのか知りませんが、大型バスが西の端の松沢で折り返していく、加東市内しか走らないのはわかりますが、誰がこんなバスを利用しますか。これこそ税金の無駄使いです。利用者の増えるような交通システムを考えていきましょう。	D	番号6の「意見に対する市の考え方の要旨」と同じ。
13	過疎地域(東条、稲尾、福田等)の交通手段は、「市町村運営有償運送」を導入する。理由は、月の利用者が50～60名である。今後増えても可能でしょう。市に迷惑をかけない。地域が、地域を守ることが地域の活性につながる。料金は、利用者負担を増やす。タクシーよりかなり安い。このシステムの利用者は主に高齢者で、病院、買い物とされます。何故ならば、昼間は家族が仕事で居ない、或いは一人暮らしの為、移動手段が無い。	B	市町村運営有償運送は、重点施策として施策15「地域の主体的な取組による移動手段の維持・拡大と新たな確保」に挙げています。地域公共交通を地域ぐるみで守り、育てるため、有効な移動手段として維持・拡大します。
14	将来的には、オンデマンドバスが必要かも。しかし、費用が膨大となるなら、「市町村運営有償運送」を、便数を増やすなり改善を検討すれば良いのでは。	B	番号10の「意見に対する市の考え方の要旨」と同じ。
15	市発行のタクシー券は、市中心部より遠い地区は、すぐに使ってしまう。投資と効果が十分でない。タクシー券に2200万円使っている費用を、より過疎地への「市町村運営有償運送」に使えないのですか。	B	施策7「タクシーの有効活用に向けた取組」において、福祉タクシー事業を見直します。
16	今後、公共交通利用の機会を増やす手段として Bio 周辺にターミナルを新設したとしても、公共交通を利用する人は、劇的に増えないと思います。やはり車で移動が優先されると考えます。それよりも、鉄道の駅、バスの停留所に車の安価な駐車場を作り、公共移動手段の利用がしや	C	地域公共交通を維持確保するためには、まちづくりを踏まえて取り組む必要があります。やしろショッピングパーク Bio にバスターミナル(交通結節点)を設置するとともに、「かとう未来総合戦略」にある新たな交流拠点づくりの取組と併せて賑わいの創出に取り組む、利用

番号	意見等	意見の取扱い	意見に対する考え方の要旨
	すいようにすることが重要と考えます。そして、公共交通機関の速度を上げる、本数を増やす等を依頼する方がメリットがあると思います。		者の増加、そして、まちの活性化、交流人口の増加につなげていきたいと考えています。 また、ご意見にある駐車場の整備については、施策2「パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保」で取り組むこととしています。
17	加古川方面に出るには、加古川線は遅い、本数が少ない、帰りは遅くなると厄神止まり。西脇までは、一時間に一本。神戸電鉄は、昼間新開地から小野方面は、一時間に一本です。こんなに不便になっているのです。もし、バスが三宮～滝野社インターを短時間に走っていれば必ず利用します。	D	番号9の「意見に対する市の考え方の要旨」と同じ。
18	中国ハイウェイバスで、大阪、神戸等の関西圏に出勤、東京に日帰り出張が出来るようにすることは、大変重要と考えます。理由は、計画案で加東市をこれらの地区のベッドタウンとすると書かれているため。加東市は大変住み良い環境が揃った町だと思います。また、将来西宮山口JCTから京都に新しい高速道路が開通すれば、停滞もなく確実に大阪に着きます。更に、大阪発の最終便の出発時刻を22:00以降にしたいと思います。東京、大阪から帰ってきやすくなるため。この場合は、滝野社インター、社インター、東条インター等に安価な駐車場を準備してもらいたいと考えます。	B	施策2「パーク＆ライド推進のための駐車場等の確保」、施策5「高速バスの一層の利便性向上による定住化・交流の促進」に示しています。
19	P94 の交通結節点の位置づけで、高速バスの社停留所としたり、高速バスの停留所に近接する路線バスの停留所であったり、統一されていないのではないですか。	A	交通結節点を、次のとおり統一します。 ・社営業所 → 社営業所(社停留所) ・JR 社町駅 → 社町駅 ・滝野社 IC 停留所 → 滝野社インター停留所 ・高速バス社停留所 → 高速バス社停留所(嬉野温泉口停留所)

番号	意見等	意見の 取扱い	意見に対する考え方の要旨
			・東条 BS 停留所 → 高速バス東条停留所(東条BS前停留所)
20	駅や停留所の表記が、例えば社町駅としたり JR 社町駅だったり、鉄道駅としたり混在しています。	A	<p>次のとおり、表記を統一します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅、JR 駅 → 駅 ・加古川線、山陽本線 → JR 加古川線、JR 山陽本線 ・JR 社町駅、JR 滝野駅、JR 滝駅 → 社町駅、滝野駅、滝駅 ・社営業所、社停留所 <p>→単に路線バスの乗降場所としては「社停留所」、交通結節点としては「社営業所」を基本とし、状況により「社営業所(社停留所)」「社停留所(社営業所)」とします。</p>
21	17の施策で、高速バスの利便性を向上させるとありますが、実際、市民らがそのことを望んでいるのか、利用調査などはされないのですか。	A	<p>高速バスについては、その利便性から利用者数が多く、さらに利便性を向上させてほしいという要望はこれまでからもありました。</p> <p>このたび、高速バスの利用実態や利用者の意向を把握するため、11月の平日、休日の2日間、滝野社インター停留所において利用者ヒアリング調査を行いましたので、その結果を計画に反映します。</p>
22	P97の将来の地域公共交通ネットワーク図において、東条地域の南部(大畑、蔵谷等)に何の印もありませんが、取り組まないのですか。	A	地域支線(エリア型)として計画に記載します。