

備前市地域公共交通計画策定（令和 8 年度～令和 12 年度）（案）（市民意見等への回答）

備前市地域公共交通計画策定（令和 8 年度～令和 12 年度）（案）に対して、市民の皆様からご意見を募集した結果について、ご意見の要旨と市の考え方をまとめましたので公表します。

ご意見をお寄せいただきまして、ありがとうございました。

- 意見募集期間 令和 8 年 2 月 5 日（木）～2 月 25 日（水）
- 意見募集結果 9 件（2 名）

	意見等の要旨	市の考え方
1	<p>利用者数について 単なる数値目標ではなく、利用環境の改善（バス停の屋根・ベンチ）に関する取組を願う。また、現状の利用者数は延べ利用者数で表記されていると思われるがデマンドタクシー利用者は偏っているとの指摘もあることから利用できないとクレームの声を聞くこともあるため何かしらの改善が必要ではないか。</p>	<p>バス停の屋根・ベンチ等の利用環境の改善については、施策 1-2「交通結節機能の強化と利用環境の改善」において、劣化が進んでいるバス停標識等の更新や主要駅の待合環境改善等を事業として位置づけており、計画期間内に順次取り組んでまいります。</p> <p>また、デマンドタクシーの利用状況は本計画の第 2 章（17 ページ）に記載のとおり、地域によって延べ利用者数や実利用者数に差があることを認識しております。施策 1-1「需要に応じた公共交通ネットワークの形成」において、エリアによる利用者数の差を踏まえたエリアの統合や運行内容の見直しを検討することとしており、利用しにくいとお声についても、具体的な施策を推進する中で改善を図ります。</p>
2	<p>持続可能な運行体制について</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運転者の確保策と自動運転への取組策の具体的な対応は何か。 • 民間事業者との共存共栄策の具体的展開が必須ではないか。 • バス路線が利用しやすくなるように、効率的・大胆な見直し策も必要ではないか。 	<p>運転者の確保策については、施策 2-2「公共交通の担い手確保と運営基盤の強化」において、岡山県の支援制度や国の補助制度等を活用した二種免許取得費用の助成等の支援、住民ドライバーの活用等を位置づけております。また、自動運転については施策 2-1「効率的・持続可能な運行体制の構築」において、令和 5 年度に実施した実証運行の成果を踏まえ、本計画期間においても実証継続及び本格導入に向けた検討を継続することとしております。</p> <p>民間事業者との共存共栄に関しても、本計画の問題点⑤「各交通モード間の役割分担が不明確である」において、デマンドタクシーの導入によるタクシー事業者への影響を認識しており、第 3 章の「市内公共交通の維持・確保の方向性」において、タクシー需要の喚起や運転者確保・人材育成等の取組を検討し連携を図ることとしております。</p> <p>バス路線の効率的な見直しについては、施策 1-1 において、移動実態やニーズを踏まえた路線の運行内容の改善や、利用の少ない区間・</p>

		路線についてはデマンドタクシーへの統合等も含めた見直しを検討することとしております。いただいたご意見を参考にし、令和8年度より具体的な見直し等に向けた検討を行うこととします。
3	<p>施策 1-1：需要に応じた公共交通ネットワークの形成について</p> <p>33 ページの「②移動需要と公共交通サービスにミスマッチが生じている」において、伊里～東鶴山 のバスが移動ニーズと解離していると記載されている。しかし、私を知る限りでは東鶴山からマルナカへの買い物や、伊里駅への移動として南北閑谷学校のぞみ線を利用する人は存在し、移動ニーズはある。もう少し日々のバス運行で ICT を活用して、乗客がどこからどこへ行くのかデータを収集することで、ニーズの実態を正確に把握できるようになると考える。</p>	<p>計画素案 33 ページの記載は、運行データの分析結果として、伊里・東鶴山間の区間において設定されている便数に対して利用が少ない状況を示したものであり、当該区間の移動ニーズそのものを否定するものではありません。ご指摘のとおり、東鶴山からマルナカへの買い物や伊里駅への移動等、南北閑谷学校のぞみ線を利用されている方が存在していることは、本計画 16 ページの利用特徴の整理においても把握しております。</p> <p>また、ICT を活用した乗降データの収集につきましては、本計画において令和 6 年度にバスロケーションシステムを導入しており、今後はこうしたデジタル技術を活用して乗客の移動実態をより正確に把握し、ニーズに即した路線の見直しに活かしてまいります。いただいたご意見は、施策の具体的な推進にあたって参考にさせていただきます。</p>
4	<p>施策 1-2：交通結節機能の強化と利用環境の改善について</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バス東鶴山線の土日祝の昼の便は電車との接続が悪いためダイヤを見直して欲しい。 市営バスと JR の接続を改善するため、JR 駅にバスが停車する際に電車の到着に合わせて 15 分程度停車することをお願いしたい。こうすることで、電車に乗る人と電車から降りてきた人の両方がバスを利用できるようになるため利便性が向上すると考えられる。 高齢者の鉄道利用について、駅によっては階段を上って反対側のホームに行く必要があり、足腰の悪い高齢者の利用が困難である。市内の階段を上る必要が無い駅は、伊里駅、西片上駅、寒河駅、香登駅であるため、これらの駅へのアクセスを充実させることが高齢者の鉄道利用のためには必要だと考える。 瀬戸内市営バスの時刻表には鉄道の発着時刻が記載されており、バスと鉄道の接続がわかりやすいので備前市も検討していただきたい。 	<p>市営バスと JR の接続改善につきましては、施策 1-2「交通結節機能の強化と利用環境の改善」において、JR 路線のダイヤ改正に合わせた備前市営バスのダイヤ調整を事業として位置づけております。ご指摘の東鶴山線の土日祝日の昼の便における電車との接続や、駅でのバス停車時間の確保による乗り継ぎ利便性の向上につきましては、具体的なダイヤ改正を検討する中で参考とさせていただきます。</p> <p>高齢者の鉄道利用に関するご意見につきましては、階段を上る必要のない駅（伊里駅、西片上駅、寒河駅、香登駅）へのアクセス充実は、高齢者の移動手段確保の観点から重要なご指摘と認識しております。施策 1-1 における路線の見直しや施策 1-2 における乗り継ぎ環境の改善の中で、こうした視点も踏まえて検討してまいります。</p> <p>時刻表への鉄道発着時刻の記載につきましては、ご意見を踏まえ、施策 3-2「公共交通の情報発信」の事業内容に「市営バス時刻表への JR 発着時刻の記載」（45 ページ）を追記します。市営バスだけでなく鉄道やデマンドタクシー等の情報が一体的に確認できる分かりやすい情報提供に取り組んでまいります。</p>
5	<p>施策 1-3：医療・商業施設へのアクセス向上について</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バスの八塔寺線は三国・神根地域と吉永駅をつないでいるが、吉永駅周辺には一般的なスーパーが無く、住民の買い物需要に応えることが難しい。そこで、八塔寺線と吉永線の運行区間をまとめて 1 本の長距離路線にすることを提案する。こうすることで、三国・神根の住民は片上まで 1 乗車で買い物に行くことができる。同様に三石にもスーパーが無い場合、福石線も吉永線の一部の便とまとめて 1 本の長距離路線にするこ 	<p>八塔寺線と吉永線、福石線と吉永線の一部の便を統合して長距離路線とすることにつきましては、三国・神根地域や三石地域の住民が片上方面の商業施設まで乗り換えなしで移動できるようになるという点で、買い物需要への対応として有効なご意見と認識しております。一方で、路線の長距離化に伴う所要時間の増加や運転者の拘束時間、運行コスト等の課題も想定されるため、施策 1-1「需要に応じた公共交</p>

	<p>とで、三石や吉永の住民の買い物需要に対応できると考える。</p> <p>・医療・商業施設へのアクセスだけを向上させるだけでなく、帰りのバスを長時間待つことが無いように、診療時間や買い物時間を考慮したバスダイヤの設定をお願いしたい。</p>	<p>通ネットワークの形成」における路線見直しの検討の中で、いただいたご提案も含めて総合的に検討いたします。</p> <p>帰りのバスの待ち時間に関するご意見につきましては、ご意見を踏まえ、施策 1-3「医療・商業施設へのアクセス向上」の事業内容に「復路の待ち時間にも配慮したダイヤ設定」（41 ページ）を追記します。</p> <p>行きの利便性だけでなく、帰りの便についても通院や買い物の所要時間を考慮したダイヤの検討を進めてまいります。</p>
6	<p>施策 2-1：効率的・持続可能な運行体制の構築について</p> <p>「適切な『運送の対価』の設定」について、オンデマンドタクシーの運賃 500 円は往復で 1000 円の支払いとなり、市民が日常的に利用するには高い価格設定である。交通弱者に対しては割引するなどの見直しが必要であると考えます。</p>	<p>デマンドタクシーの運賃につきましては、施策 2-1「効率的・持続可能な運行体制の構築」の「適切な『運送の対価』の設定」において、マイナンバーカード提示で無料となる料金特例制度の終了に伴い、利用者負担と公的負担のバランスを考慮した持続可能な価格設定を検討することとしております。</p> <p>運賃の設定にあたっては、利用者の負担感と公共交通の持続可能性の両面を考慮し、移動に制約がある人（交通弱者）への配慮も含めて検討してまいります。施策 3-1 において、自力での外出が困難な方を対象としたタクシーチケットの交付を引き続き実施することとしており、こうした支援制度との組み合わせにより、交通弱者の移動手段の確保に努めてまいります。</p>
7	<p>施策 2-2：公共交通の担い手確保と運営基盤の強化について</p> <p>「備前市地域公共交通計画 素案」33 ページの「⑤ 各交通モード間の役割分担が不明確である」に、「デマンドタクシーの導入によりタクシーの売上が減少している（中略）少ない需要を奪い合う構図となっている。」とある。タクシーは夜間や緊急時の大切な交通手段であるため、タクシー会社にデマンドタクシーや市営バスの運行を業務委託するなどして、タクシー会社の経営が維持されるよう努めていただきたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、タクシーは夜間や緊急時の重要な交通手段であり、タクシー事業者の経営維持は地域の公共交通全体にとって重要な課題です。本計画の問題点⑤において、「デマンドタクシーの導入によりタクシーの売上が減少しており、少ない需要を奪い合う構図となっている」ことを認識しており、第 3 章の「市内公共交通の維持・確保の方向性」においても、タクシー需要の喚起や運転者確保・人材育成等の取組を検討し連携を図ることとしております。</p> <p>タクシー会社へのデマンドタクシーや市営バスの運行業務委託については、現在もデマンドタクシーの運行の一部をタクシー事業者に委託しており、今後もタクシー事業者との連携のあり方について施策 2-2「公共交通の担い手確保と運営基盤の強化」の推進の中で、タクシー事業者の経営維持にも配慮しながら検討してまいります。ご意見を踏まえ、施策 2-2 の事業を実施する中で、タクシー事業者との連携に関する充実を図ります。</p>
8	<p>施策 3-2：公共交通の情報発信について</p> <p>「分かりやすい路線図・時刻表の作成」について、市営バスが実際にどの道を運行しているのかがわかりにくいとため、「備前市地域公共交通計画 素案」の 13 ページにある図のような、全路線が実際の地図上で示された路線図をホームページに掲載して欲しい。</p>	<p>図式路線図や各路線ごとに地図上に示した路線図は既にホームページに掲載しておりますが、全体を地図上に示したものは未掲載でしたので、対応いたします。</p>
9	<p>施策 3-3：公共交通の利用促進について</p> <p>「外出促進に繋がる仕組みの検討・実施」とあるが、デマンドタクシーに関するホーム</p>	<p>デマンドタクシーのホームページにおける利用目的の制限に関する記載についてですが、本事業については民間のタクシー事業者と協議の</p>

ページには「遊行目的(友人宅、遊技場、カラオケ等)、神社仏閣・お墓参り(お詣り)等での利用はお断りしております。」とあり、生活上の必要最低限の移動でしか使用できない書きぶりである。外出促進を図るのであればこの文言は削除した方が良く考える。また、より多様な行先のニーズに応えるために、市営バスは1路線の運行距離を長くすると良く考える。南北閑谷学校のぞみ線は運行距離が長いため、東鶴山地区からマルナカへの移動や、閑谷学校から吉永駅間の移動の需要だけでなく、東鶴山地区から吉永駅への移動需要にも対応することができる。路線数が多くてわかりにくいことが問題点として素案に上がっていることも考慮すると現行路線の2つの路線(例えば東鶴山線と三石線、日生線と片上和気線など)を1つにまとめて長距離路線にするのが好ましいと考える。

うえで運行エリア、運行時間、運行ルールを設定しております。現在は生活に必要不可欠な場所(病院、スーパー、美容院等)への移動のみで制限しておりますので、遊行目的等での移動については民間のタクシーをご利用ください。

市営バスの路線の長距離化につきましては、南北閑谷学校のぞみ線のように運行距離が長い路線が多様な移動需要に対応できているというご指摘は、路線見直しの検討において参考となるご意見です。一方で、路線の統合・長距離化にあたっては、所要時間の増加や運行コスト、運転者の拘束時間等の課題も考慮する必要があります。施策1-1「需要に応じた公共交通ネットワークの形成」における路線見直しの検討の中で、ご提案の路線統合案(東鶴山線と三石線、日生線と片上和気線の統合等)も含めて、利便性と効率性の両面から総合的に検討してまいります。

また、路線数が多くてわかりにくいという問題点につきましては、施策3-2「公共交通の情報発信」において、分かりやすい路線図・時刻表の作成に取り組むとともに、路線の見直しにおいても利用者にとって分かりやすい体系となるよう配慮してまいります。

以上のとおりご意見に回答いたしました。

いただいたご意見は、今後の施策検討に活かし、よりよい行政運営に努めてまいります。