

「備前市地域公共交通計画計画（案）」パブリックコメント実施結果について

1. パブリックコメント概要

- (1) 実施内容・・・計画（案）を市ホームページや本庁及び総合支所において公表し、市民等からの意見を募集
- (2) 実施期間・・・平成25年2月8日（金）～ 3月9日（土）
- (3) 意見提出・・・提出者3名、提出意見7件（下記のとおり）

2. 提出意見とそれに対する回答案

| 意見等の要旨 | 市の考え方 | 修正 |
|---|--|----|
| 現在三石地区での路線バス運行は、①片鉄片上～三石 ②福石～吉永方面の2系統で運行されているが、五石地区の人がバスを利用し通院等するためには渡瀬のバス停までかなりの距離を歩かなければなりません。バス停まで長い距離を歩くのが大変な高齢者は、タクシーを利用して吉永病院へ通院しています。このような状況を察してもらい五石地区にもバスの運行をお願いしたい。毎日が無理であれば、週に2日でも曜日を指定して運行してください。 | ご意見のとおり、五石地区の皆様はバス停までが遠く、公共交通を利用しにくい環境にあります。このような地区が市内に複数あることは認識しており、それぞれの地域の皆様や運行事業者と話し合いを行い、地域にふさわしい運行を計画・実施していく予定です。 | 無 |
| 蕃山在住です。病気で自転車にも乗れないため交通手段はバスしかありません。バス運行を廃止しないでほしい。日常的にも買い物で使っているので便数も減らさないでほしい。日曜日の昼の便を運行してくれたらうれしい。運行は小型のバスでもいいです。 | 現行のバス路線についてはその持続可能性や、市民の皆様にとっての利用しやすさを考慮して、より良い運行となるよう改善します。その際、地域の皆様のご意見も参考にしながら検討します。 | 無 |
| 地域公共交通計画策定に関わる意見交換会に参加しましたが、市民、行政、市議会議員の無関心に落胆しました。20名前後の市民参加者がありましたが、説明者は企画課の担当者からのみの説明、市長・副市長・各部長の出席なし、市議会議員の出席がありませんでした。市のアンケートでは運行本数と時間帯に不満を持つ市民が多い。市の負担を増やしてもサービスを強化するか、現状並みの負担で可能なサービスにとどめるか、選択を迫られる状 | 市としても、市民の皆様が安心して生活できる持続可能な公共交通の確保が喫緊の課題と考えており、本計画を策定いたしました。平成25年度以降は、実際に地域の皆様にご意見を伺いながら個別に具体的な運行計画を策定するとともに、広報誌やちらしの配布、意見交換会、利用促進等を行い、地域のバスを地域で守る意識を醸成していきたいと考えています。 | 無 |

| | | |
|--|--|----------|
| <p>況なのに、担当者任せで現場での市民の意見に耳を傾けない行政執行部、市民の代表の市議会議員の無関心に呆れました。</p> | | |
| <p>行政関係者、事業者、住民らでつくる「備前市公共交通会議」の位置づけ、役割を明確にするため、メンバーは積極的に会議に出席できる人を選ぶ必要があります。また、備前市の将来を担う40歳前後の一般公募者を募るべきです。</p> | <p>公共交通会議の位置づけは「備前市公共交通会議 設置要綱」に示す通りとなっており、構成員については、道路運送法施行規則（第九条の三）に基づきお願いしています。住民からの公募については、今後検討してまいります。</p> | <p>無</p> |
| <p>目標達成に向けた取組方針は、何々を目指します。何々を検討します。ばかりでなく、方針に対する行動指針と行動計画も策定すべきです。</p> | <p>本計画では、本市の望ましい公共交通政策の在り方や、具体的な公共交通計画策定にあたっての基本的な考え方の指針を示しています。行動指針、行動計画についても、計画書の第2章、第3章に示す通りです。より具体的な公共交通計画については、平成25年度以降に検討してまいります。</p> | <p>無</p> |
| <p>評価指標の設定は、目標値の「仮説と検証」を行い目標値設定の根拠を市民にわかりやすく明確にすべできます。</p> | <p>各指標の根拠や仮説に関しては、下記のように考えています。</p> <p>指標①：本指標は、基本目標の「生活を支える公共交通」の評価指標として定めています。週1回以上公共交通を利用している市民の割合が7.0%にまで増加することは、それだけ市民の生活に公共交通が定着しているということです。市では、公共交通によって、例えばこれまで外出を我慢していた高齢者や無理なマイカー運転を強いられていた高齢者が外出しやすくなり、健康で潤いのある生活を送ることのできる社会を目指しています。高い目標ではありますが、何としてもこの目標が達成できるよう、市民の方に利用しやすい、生活を支える手段となる公共交通にしたいと考えています。</p> <p>指標②：本指標は、基本目標の「生活を支える公共交通」の評価指標として定めています。路線バス1便あたり平均乗車人数が多いことは、利用者にとって利用しやすい（行きたい時に行きたい所へ行ける・帰れる）運行内容（ダイヤ、ルート、料金など）となっているということであり、市民の生活に公共交通が定着しているということでもあります。市内では現在毎</p> | <p>無</p> |

| | | |
|--|--|----------|
| | <p>日 83 便の路線バスが運行しています。これら路線バスの乗車人数が平均で 1 人増加することを目指して、市民の方々との協働により、生活の中で利用しやすい公共交通を構築したいと考えています。</p> <p>指標③：本指標は、基本目標の「持続可能な公共交通」の評価指標として定めています。今後、市では交通空白地域への対応や日生大橋（仮称）架橋に伴う新たな公共交通サービスの検討等も必要で、現状のままでは大幅に市の財政負担が増加することが予測されます。利用者にとって利用しやすい公共交通の構築を行いつつも、その持続可能な運用を行うことが、高齢化が進む中でより一層重要になります。今後、年間の市民 1 人あたり税金投入額の増加を 500 円以内に留めることを目指して、利用しやすいサービス、利用促進、効率的な運行等、様々な施策を組み合わせながら取り組んでいきたいと思ひます。</p> <p>指標④⑤：両指標は、基本目標の「地域活力の向上に資する公共交通」の評価指標として定めています。特に市内の地域活性化、経済効果等を考慮し買物に関する指標としました。この際、指標④だけでは、市外で買物する方のバス利用も含まれますので、「買物先が備前市内のみ」とする指標⑤を導入しています。単なる公共交通という枠にとらわれず、まちづくりを支える公共交通となることを目指して、運行内容を見直すとともに、商業施設や医療機関、事業者等との連携も図り、市民、民間事業者、市が一体となった取組を推し進めていきたいと考えています。</p> | |
| <p>目標を達成するための事業展開では、具体的な行動計画と運行見直し基準の設定が必要です。事業展開をスムーズに実行するためには、PDCA マネジメントシステムを最大限に活用すべきです。</p> | <p>ご意見の通り、PDCA サイクルによる効果の検証も重要であるため 44 ページに追記します。PDCA サイクルの導入は各事業に対して、および本計画全体に対してそれぞれで行います。</p> <p>○各事業の具体的な行動計画と見直し基準(目標)に関しては、平成 25 年度以降各事業を開始する際に具体事業ごとに設定し、事業実施以</p> | <p>有</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>降毎年度その目標の達成度や課題・問題点の整理等を行い改善していきます（例えば、路線の再編→運行→アンケート・乗降調査→改善点の抽出→ダイヤ改正などの微修正→運行）</p> <p>○計画全体に関しては、計画の中間年次・最終年次において、23～24 頁に記載する目標指標に対する評価を行い、市域全体での状況を考えながら、適宜見直しを行います。</p> | |
|--|--|--|