

丹波市地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの結果について

1 パブリックコメントの実施状況

（１）パブリックコメントの実施期間

令和５年２月６日（月）～令和５年３月５日（日）

（２）ご意見・ご提案の応募者及び件数

応募者数：２名 件数：７件

※応募いただいた内容を尊重したうえで、一部のみ表現の統一等の修正を行っています。

2 ご意見・ご提案に対する丹波市地域公共交通活性化協議会の考え方

| 番号 | 該当頁 | ご意見・ご提案 | ご意見・ご提案に対する考え方 | 修正の有無 |
|----|----------|--|--|-------|
| 1 | P26 | H29～R1の実績を見るとH30の１日１車当たり輸送人数・営業収入は増加しており、「人口減少などによる利用者減」と言い切れるのでしょうか。 人口減少は本計画全体にわたる課題として１ページでも記載されていることから、「人口減少などによる利用者減のほか」は削除しても良いのではないのでしょうか。 | タクシーの利用者の推移について、ご指摘のとおりH30に輸送人員が増えております。「人口減少などによる利用者減のほか」は削除し、「新型コロナウイルス感染症拡大によって大きく低下し」の記述とします。 | 有 |
| 2 | P40 | 「市外への移動」「大阪府まで移動」とありますが、内外トリップは市民だけでなく観光動態も含めたものではありませんか。 「市外との移動」「大阪府との移動」との表現の方が、「2.4 観光の現状」とあわせて61ページの「市内に点在する観光施設と通過型観光」につながり易いのではないのでしょうか。 | 「近畿圏パーソントリップ調査結果」は出発地または目的地が丹波市となる人の移動であるため、ご指摘のとおり修正いたします。 | 有 |
| 3 | P93(P91) | 事業で「運転免許自主返納の推進」を記載しながら成果指標に何も無いのが気になります。第4次丹波市交通安全計画でも目標設定がされていないので無理にとは言いませんが、「高齢者運転免許自主返納支援事業による申請者数を前年より増加」等の指標設定はできないのでしょうか。 | ご意見のとおり第4次丹波市交通安全計画において目標値設定がされていないことを踏まえ、指標は設定せず、推進に留めさせていただいております。公共交通の面からは目的や世代に合わせた移動支援の推進など安心して免許が返納していただける環境の整備を推進してまいります。 | 無 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4 | P17 | <p>高速バス バス停のうち「氷上 IC」は誤認。実情は IC と無関係の路肩で、高速上。そばに駐車場はあるが、待合施設も、連携する交通機関もなく、トイレもなく不便。</p> | <p>高速バス停留所「氷上 IC」について、誤記のため、ご指摘の通り「氷上」に修正いたします。</p> | 有 |
| 5 | P60 P83 (P81) P94 (P92) P95 (P93) P96 (P98) | <p>自動車免許取得前および返還後の年齢層を、公共交通の主な利用者と認識しているのとれる表現がみられるが、誤認とを感じる。都市部から移住を考える人々は自動車による移動が前提では決断が鈍る。また、市内でのイベントや店舗に関心をもった市外の人でも、公共交通が不十分（便が少ない・終便が早すぎる）だと、出かけて来づらくなる（関係人口が増えづらい）。 市内の移動がしづらいことにより、生活者の QOL が低位にとどまる（幸福度もさがる）。</p> | <p>自動車を利用できない人（60 頁）をみると、免許取得前の年齢層や高齢者で多く見られ、自動車を利用できない人は公共交通の必要性が高いと考えられます。 一方で、ご指摘のように市外からの市内イベントへの参加等についても、市内の公共交通の利便性を高めることは必要であると考えられますが、まずは、市民の日常移動を支える公共交通の構築をめざす必要があると考えております。 丹波市で暮らし続けてもらい、公共交通により親しみを持っていただくために、ライフステージに応じた公共交通の利用機会の創出に取り組んでまいります。</p> | 無 |
| 6 | P20 | <p>デマンドタクシーの利用登録をしたが、大きな荷物は不可とのことで、キャリーバッグや買い物時のリュックの持込みができないのではと利用できずにいる。実情がわかりにくく、曜日や便数が限定され、残念。旧町域内の移動のみなのも不便。</p> | <p>例として挙げただいたキャリーバッグやリュックの持込みについて、座席や通路を占領されない程度なら持込み可能となっております。 実情が分かりにくいというご意見については、「てくてくたんば」をはじめとした各種広報を活用して、制度の周知に努めてまいります。 デマンドタクシーの運行区域に関しては、1 時間の便の中でお迎えから目的地まで運行できる範囲として設定しております。地域（旧町域）を超える移動については、電車や路線バス等他の交通機関との役割が重複し、市全体の公共交通体系のバランスを崩すことにもなりかねないことから、地域内での運行としております。 今後も乗継所の整備等、利便性の向上を目指します。 曜日や便数については、利用実態を踏まえて検討してまいります。</p> | 無 |

| | | | | |
|---|----------------------|---|--|---|
| 7 | P83(P81) P89(P91) | 路線バスのルート増加、バス停と便数の増加を希望、また最寄りのバス停を、あらゆる公共施設や店舗の情報に入れるなど、周知の工夫を！ | <p>路線バスの運行ルートやバス停、便数の増加については、地域の状況や需要を踏まえ、随時検討いたします。</p> <p>令和4年度では、過疎地域における路線延伸や路線バスの運行がない地域での社会実験を実施しております。</p> <p>今後も「事業 1-1-2 バス路線の再編」において需要調査等を踏まえて取り組んでまいります。</p> <p>バス停の最寄り施設の情報発信に関しては、「てくてくたんば」の他、公共施設の案内等で広報に努めてまいります。</p> | 無 |
|---|----------------------|---|--|---|

※該当頁は、計画案からページ数が増えたことにより、ページが変わっている場合は、計画案のページを（ ）書きしています。