

No.	該当頁	ご意見の内容	回答(案)
1	全体	○現状分析をどのように行ったかが全く示されていない。 今回の計画は、前回の計画を2年延長しているにもかかわらず、計画の重要な根拠となる「徹底した実態把握とそれに基づく現状分析」が示されないまま新たな計画が作成されていることは到底納得できない。住民が暮らしやすくなる公共交通計画とする上でも、この度の計画づくりの作成の過程(道筋)が住民の願いをきっちり受けとめることからスタートしていることを明らかにしてほしい。民主的な行政とは、「主は住民であること」から始まると思う。住民の願いが尊重されている計画づくりとなっていると多くの住民が共感できるようでない、住民不在の行政が続くこととなり、住みよいまちづくりを進めることはできないと思う。	多くの自治体が業務委託で計画を作成している中、本計画は地域公共交通会議(地域住民・交通事業者・有識者・行政関係者)等で出た意見をもとに町が主体となって作成をした計画となっております。地域住民はもちろんのこと、交通事業者や有識者等の意見を反映させることで様々な視点からできた計画になっていると考えております。
2	全体	○路線バスや高速バスの利用実態についての分析が示されていない。 ア 乗降調査が示されていない。乗降調査の結果を数値で示さないと、客観性に欠け、町民の納得や理解を得ることはできない。 イ 地域で公共交通を必要としている住民のアンケートとり、利用のニーズ(どの時間帯にどのような利用を希望しているか)を十分把握する必要があるが、全く示されていない。これでは、住民目線での実のある計画を描くことはできないし、利用者が限りなくゼロに近いのに大きな車両のバスを走らせるといった税金の無駄遣いを解消することはできない。 交通問題は、交通弱者の日常生活を左右する重大な問題だという認識を持って、住民アンケートをきっちりとして、住民の声を施策に活かしていくことを忘れないで欲しい。	頂いたご意見は、地域交通再編計画等策定時の参考にさせていただきます。利用実態につきまして、乗降調査の結果を計画内に示すと情報量が多くなるため、利用者数の推移について地域公共交通計画内でお示しいたします。
3	1	I はじめに 1.計画策定の趣旨 6行目 地域公共交通の収支の状況は厳しくなっており、町の地域公共交通への補助金額も増加しています。について補助金額も増加しているとあるならば、金額を明記すべき。数字が分かるものに関しては数字をグラフなどで示さないと説得力に欠ける。どの事業者にも補助金が出ていくから赤字なのか具体的に収支の内訳をしめしていただきたい。税金の使い道なので町民もデータとして知るべきである。以上	公共交通の維持管理に対する町の財政支出額については、27ページに掲載のとおりR3年度について3億1千万円となっており、3億円未満とすることを目標に掲げています。推移についてはつぎのとおりです。 【参考:年度別公共交通の維持管理に対する町の財政支出額】 R3年度:3億1千万円 R2年度:3億1千5百万円 H31年度:2億9千8百万円 H30年度:2億8千2百万円 また、バス運行事業費の推移について地域公共交通計画内でお示しいたします。
4	4	広島交通での広島市の高等学校へ通学する生徒への対応が貸し切りで行うのは、公共交通の本来の姿ではないし、その場しのぎをしたにすぎない。本来、住民が幸せに暮らせるための持続可能なバスダイヤとなっているかどうかを判断基準として考えていくと、このようなことはあり得ないことだ。また、この生徒達と一緒に、市内に通勤していた人もいたのです。一台の車両による運行では、住民の生活を守る持続可能なダイヤを編成することはできないことは、明白な事実である。	広島市へ出るダイヤや形態が最善であるとは考えておりません。町外をまたがるダイヤとなっているため、関係自治体や関係する交通事業者と協議を重ねより利用しやすいダイヤに再編できるように努めてまいります。
5	4	安佐市民病院に行くダイヤを編成したが、北広島町に帰るダイヤが適切なものがない。多くは、一日がかりで、安佐市民病院に通うことになっているのが現状である。病院に通っている病弱な人たちに、このような過酷な状況をつくっていることを認識していただき、安佐市民病院を往復するバスダイヤは改善していく必要がある。そもそも、こうした状況が生じているのは、住民の声をきちんと聴き、施策に反映していない証ではないでしょうか。	現在の安佐市民病院へのダイヤが最善であるとは考えておりません。町外をまたがるダイヤとなっているため、関係自治体や関係する交通事業者と協議を重ねより利用しやすいダイヤに再編できるように努めてまいります。
6	5	4つのことを課題としてあげている。しかし、このことを課題としてあげるまでの分析が示されておらず、行政目線で発想されたものばかりが掲げられているにすぎない。なにかしら、住民の幸せに繋がる公共交通計画がうまくできない言い訳の羅列に留まっている。現状分析や住民アンケートなどの取組が全く示されていないので、住民目線での生の課題が示されていない。	本計画は地域公共交通会議(地域住民・交通事業者・有識者・行政関係者)等で出た意見をもとに町が主体となって作成をした計画となっております。地域住民はもちろんのこと、交通事業者や有識者等の意見を反映させることで様々な視点からでた課題になっていると考えております。
7	5	課題に対する対応策(対応方針)が示されておらず、課題解決のための見通しや展望が見えない。課題解決のための対応方針は明示できない現状であれば、仮に計画を立てても、具体的な施策を直ちに進めることはできない。課題解決に対する対応方針を示すこと!	抽出した課題をもとに、P6以降で計画の基本方針・計画の目標・目標を達成するために事業・目標達成状況の評価を設定しています。
8	6	計画の基本方針に「住民ニーズに対応できる…」とある。住民ニーズをどうやって把握するのか。住民アンケートも令和2年以来行われておらず、この計画策定のために行われた形跡はない。ことばだけが踊っている。	アンケートや、町や交通事業者に寄せられたお声等を集約し、把握していきたいと考えております。
9	6	計画の目標が3点示されているが、具体的にめざす姿が見えてこない。「町民とともに守る公共交通」、「住み続けられる町の持続可能な公共交通」「便利で快適な公共交通」とはどのような姿をめざしているのかをもっと分かりやすく記述しないと、町は何をめざしているのか伝わってこない。	P13～「V目標を達成するために事業」にて、具体的な事業の内容を示しています。
10	13	○通学や通院の交通手段 通学は、すべてスクールバスで行い、他の便とは分けて行うべきだ。 豊平地域吉木地区のスクールバス摘要区域を広げないと不公平感が拡大する。	スクールバスは貸切バスとなり、運用コストが高くなる傾向があります。町の財政状況等もふまえながら検討をする必要があると考えております。
11	13	○通学や通院の交通手段 路線バスの乗降調査は、毎年、何回行うのかが明示されていない。 (1回では、データの信憑性に欠けますよ！) 町内の全路線で行う「乗降調査」の結果は、HPで公表してほしい。	年に1回実施しています。 乗降調査の結果について、HPで公表いたします。
12	13	○通学や通院の交通手段 乗降調査と併せて、利用者の声を聴く取組も行うべきだ。	車内にアンケート用紙を設置する等、利用者の声を聴く取組も検討していきます。
13	14	○運転免許返納者への回数券配布 回数券の配布をするのは一定の期間としているが、最低でも10年、できれば生涯続けてほしい。	町の財政状況等もふまえながら取組をすすめていきます。

14	14	○運転免許返納者への回数券配布 現況調査を6～7年に行い、内容を7～8年に検討し、実施は9年からでは、スピード感に欠ける。5年には何もしないのはなぜか。 こうしたのんびりとした計画では取組の成果をあげることは期待できない。	取組事項が13項目ある中、すべての事項を同時に行うことは現実的でないため全体バランスと優先順位を考えこの取組みに関しては令和6年度からとしております。
15	15	○企業と連携した公共交通の促進 「従業員の交通手段を公共交通に促進…」とあるが、これを本気でやるのであれば、まず役場の職員からやればいい。	企業の意向を確認し、要望のある企業と取組みを進めていきたいと考えております。
16	15	○企業と連携した公共交通の促進 1～3も取組の実施が5年後。これでは、本当に住みやすい町をつくる強い熱を受けとめることはできない。	取組事項が13項目ある中、すべての事項を同時に行うことは現実的でないため全体バランスと優先順位を考えこの取組みに関しては令和6年度からとしております。
17	16	○利用実態に応じた路線・車両の適正化 車両が大きすぎるのが現状だ。一番利用者の多い、通学便の人数で車両の大きさを決めているようなので、通学便とその他の便で車両の大きさを変えるようにするべきだ。	車両の更新や変更時期もあるので、車両の小型化で運用できる路線に関しては交通事業者と連携をはかりながら進めていきたいと考えています。
18	16	○利用実態に応じた路線・車両の適正化 この取組も適正化の基準の検討が、6～8年に行うということなので、このたびの計画での成果は、あまり期待ができないように思う。スピード感を持って取り組むこと。(なぜ、5年には何もしないのか)	取組事項が13項目ある中、すべての事項を同時に行うことは現実的でないため全体バランスと優先順位を考えこの取組みに関しては令和6年度からとしております。
19	17	○利用者負担の適正化 利用者の負担を増やすことは、ほかの取組みがゆっくり進むのに対して、すみやかに行動しようとするのはいい感じを受けない。	遠方利用の利用者に関しては負担増となりますが、近隣利用であれば負担減となる可能性があります。そのためこの事業は、負担を増やす取組みではなく、負担の適正化をはかる取組みと位置づけております。
20	17	○利用者負担の適正化 車両の大きさを小さくすることで利用金額を維持することはできるはずだ。	車両の小型化については検討していきます。車両以外にも燃料や人件費高騰等さまざまな要因で経費を圧迫しているため、経費をおさえる努力をはかりながら利用者負担の見直しを検討していきます。
21	18	○MaaS推進事業 MaaS推進事業については、もっと町民に事業の意味と内容を丁寧に伝えないと理解が広がらない。	MaaS推進事業について実証実験を通じて、まずは現在ホープタクシーを利用されている方を中心に理解を深めていただき、徐々にこの事業を広げていきたいと考えております。
22	19	○運転手不足解消にむけた取組 この取組は、なぜ7年から始めるのか、意味がわからない。	取組事項が13項目ある中、すべての事項を同時に行うことは現実的でないため全体バランスと優先順位を考えこの取組みに関しては令和7年度からとしております。
23	19	○運転手不足解消にむけた取組 雇用促進の取組実施とあるが、雇用は町がするのか？	雇用するのは交通事業者です。町は交通事業者が運転手不足を解消できるように、雇用促進の取組を事業者および関係機関と検討していきます。
24	20	○持続可能な公共交通の実現に向けた新たな取組 この取組は、なぜ7年から始めるのか、意味がわからない。	取組事項が13項目ある中、すべての事項を同時に行うことは現実的でないため全体バランスと優先順位を考えこの取組みに関しては令和7年度からとしております。
25	20	○持続可能な公共交通の実現に向けた新たな取組 電気自動車の導入は、余りにも高価であるため現実的ではない。 (3億円以内に抑えるという目標達成を阻害することになる。)	ゼロカーボンに向けた取組の中で、町の財政状況もふまえながら電気自動車という選択肢も視野にいれた検討をおこなっていきます。
26	21	○GTFSデータを活用した情報提供と利用促進 必要ないと思う。理由は、データを活用したところで、利用できるバス便が余りにも少なく、現実的ではないからだ。 (3億円以内に抑えるという目標達成を阻害することになる。)	GTFSデータの活用は、路線バスの運行データをグーグルマップ等で活用し、利用者ヘルト案内等の情報を提供することです。公共交通の利用を促進するためには必要なことと考えております。
27	22	○バス停留所標識の整備・維持管理 スピード感を持って取り組むこと。	スピード感を持って取り組んでいきます。
28	23	○誰かと一緒に待てる場所づくり 取組の趣旨は理解できる。スピード感を持って取り組むこと。	取組みを進めていく中、前倒しできるものに関しては早め実施していくことを考えております。
29	24	○キャッシュレス化 利用の多くは、高齢者である。キャッシュレス化は、あまり急ぐ必要はない。	支払い形態も変化していく中で、環境にあったサービス内容を検討していきます。
30	25	○走行性及び安全と快適性の確保 千代田地域では、蔵迫・川戸・南方地域の県道、本地地域の旧国道(現在は町道)等の路面の走行性は特に悪い。走行路面の現状把握に2年もかけるように計画しているが、直ちに調査を行い、早急に舗装を行ってほしい。	取組みを進めていく中、前倒しできるものに関しては早め実施していくことを考えております。

31	26	<p>13項目について取り組むとしているが、他にやることはまだある。利用者のニーズにあった設定である。利用したいときにバス便がなく、どうしてもい時に、からっぽのバスが走っているのが現状である。そのためには、利用者のニーズを徹底敵に調査し、適切なダイヤを組むことが重要だ。とりわけ、安佐市民病院が利用しやすいダイヤの編成、広島交通による広島方面への通勤・通学に利用客の多い、6時台のバスダイヤの設定(少なくとも、可部駅まで乗り換えなしで運行させてほしい。)は、早急に対応してほしい。</p>	<p>ダイヤに関しては、地域公共交通再編計画等で検討をしていきたいと考えております。状況が変化する中その時にあった再編をしていく必要があると考えています。安佐市民病院や広島方面へのダイヤにつきましてもより利用していただきやすい環境となるように検討してまいります。</p>
32	27	<p>取組事項を13項目も挙げておきながら、評価指標と目標値は5つしかない。13項目の取組事項のそれぞれに対して、評価指標と目標値を設定することが必要だ。そうしないと、目標達成に向けた取組もぼんやりしてくるし、取組の状況や成果が見えにくくなる。ましてや、町民への説明責任をきちんと果たす上での根拠もなくなる。</p>	<p>目標に対する取り組み事項であるため、評価指標および目標値は5つとなっております。</p>
33	27	<p>5つの評価指標と目標値の設定の根拠が不明確だ。令和3年度の数字が基準になっているのは、住民への調査が行われずに来ているためであろうが、目標とすべき数字の設定が目標3を除きあまりにも低い。目標値が低いのは、取組のスケジュールがあまりにもものんびりすぎているためこの5年間で効果を上げることが見通せないからではないからだと思う。取組のスケジュールをもっともっとスピード感の有るものにしていただき、一層の効果をあげてを期待する。目標3の住民満足度を17.7%から40%と設定している。住民のニーズをしっかりと聞き、住民目線での行政へと転換していかないと不可能な数字だと思う。住民の願いをしっかりと聞いて、必要なところにはしっかりとお金を掛けてほしい。</p>	<p>取組スケジュールにつきまして、取り組みを進めていく中で前倒しできるものに関しては早め実施していくことを考えております。</p>
34	その他	<p>北広島町地域公共交通会議について、この会議に町民代表が旧町域から1名ずつ出席しているが、その人は旧町域の町民の願いやニーズを把握して出席しているのだろうか。この人数では足りないと思う。増員して、多くの声を上げるようにしていく必要がある。</p>	<p>北広島町地域公共交通会議は20人以上の委員で構成されています。構成人数が多くなると会議のまとまりがなくなる恐れがあるため、増員は検討しておりません。</p>
35	全体	<p>この度示された地域公共交通計画は、前回(平成28年10月)に示された地域公共交通網形成計画に比べ、資料も考察も薄い。さまざまな角度から、住民生活の第一歩となる公共交通の問題をみつめ、計画を立案してほしかった。</p>	<p>本計画は地域公共交通会議(地域住民・交通事業者・有識者・行政関係者)等が出た意見をもとに町が主体となって作成をした計画となっております。地域住民はもちろんのこと、交通事業者や有識者等の意見を反映させることで様々な視点からでた課題になっていると考えております。</p>